



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948:16

HANDELSDEPARTEMENTET



**FÖRSLAG
TILL
SJÖARBETSTIDS
LAG**

STOCKHOLM

1948

Statens offentliga utredningar 1948

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden n. m., vid lantmäteristyrelsen och läns-lantmäterikontoren Idun. 120 s. **Jo.**
2. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. Idun. 220 s. **Jo.**
3. Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. Norstedt 148 s. **I.**
4. Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. Marcus. 169 s. **Ju.**
5. Trädgårdsundervisningen. Norstedt. 200 s. **Jo.**
6. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. Beckman. 75 s. **K.**
7. Parlamentariska undersökningskommissionen angående flyktigärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande angående säkerhetstjänstens verksamhet. Norstedt. 490 s., 1 pl. **I.**
8. Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning angående explosiva varor m. m. Norstedt. 231 s. **H.**
9. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. Idun. 243 s. **K.**
10. Betänkande angående skärgårdstrafiken m. m. V. Pettersson. 424 s. **K.**
11. Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 4. Förslag angående partiellt arbetsföra anställning i allmän tjänst. Katalog och Tidskriftstryck. 132 s. **S.**
12. Statens trädgårdsförsök. Norstedt. 75 s. **Jo.**
13. Betänkande angående statens järnvägars organisation. Del 1. Den centrala ledningen. Katalog och Tidskriftstryck. 55 s. **K.**
14. Den öppna läkarvården i riket. Idun. 411 s. **I.**
15. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 16. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Skaraborgs län. Beckman. 48 s. **K.**
16. Förslag till sjöarbetstidslag. Hægström. 101 s. **H.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948:16
HANDELSDEPARTEMENTET



FÖRSLAG TILL SJÖARBETSTIDSLAG

BETÄNKANDE AVGIVET AV
1946 ÅRS SJÖMANSKOMMITTÉ

STOCKHOLM 1948

IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.



STATENS OFFENTLIGA TRYCKERIEN 1948:19
HANDELSDEPARTEMENTET



FÖRSLAG TILL SÖARBETSTIDSLAG

BITTANDE AVGIFET AV
1948 års SÖARBETSTIDSLAG

STOCKHOLM 1948

FRÅN HANDELSDEPARTEMENTET 1948

I N N E H Å L L

	Sid.
<i>Skrivelse till statsrådet och chefen för handelsdepartementet</i>	5
Förslag till sjöarbetstidslag	7
Historik	16
Seattle-konventionen år 1946	22
Sjöarbetstidslagen	31
Allmänna synpunkter	31
Specialmotivering	36
Särskilda yttranden	51

Bilagor:

I Konvention (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg	70
II Sveriges Redareförenings yttrande rörande konventionen nr 76	78
III Stockholms Rederiaktiebolag Sveas yttrande rörande konventionen nr 76	88
IV P. M. angående bemanningskonventionens tillämpning å svenska handelsfartyg	96
V P. M. angående bostadsutrymmet å vissa svenska handelsfartyg	98
VI Kommerskollegii yttrande rörande Svea-bolagets utredning	99
VII P. M. angående de ekonomiska verkningarna av en strängare arbets- tidsreglering för motorsegelsjöfarten och andra speciella grenar av sjö- fartsnäringen	100

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl.

Handelsdepartementet

11946 års sjömanskommitté får härmed vördsamt avgiva sitt andra betänkande innefattande *dels* yttrande över den av Internationella arbetskonferensen i Seattle 1946 antagna konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, *dels* förslag till ny sjöarbetstidslag. Särskilda yttranden hava avgivits av undertecknade Böös och Reuterskiöld.

Till kommittén har för beaktande vid utredningen överlämnats en av Svenska maskinbefälsförbundet till chefen för handelsdepartementet den 27 augusti 1945 ingiven skrift rörande maskinbefälets arbetstid, vilken härmed återlämnas.

II kommitténs sammansättning har inträtt den förändringen att till ordförande den 5 juni 1947 förordnats f. d. ordföranden i Landsorganisationen Aug. Lindberg efter filosofie doktorn Arne Björnberg, som erhållit begärt entledigande. Genom beslut den 19 augusti 1947 har såsom expert åt kommittén förordnats advokaten Arnold Sölvén.

Stockholm den 2 februari 1947.

AUG. LINDBERG

E. BLOMGREN

G. Böös

H. F. REUTERSKIÖLD

ÅKE STRÖMBERG

JERKER SVENSSON

ANDERS SÖRE

/ *Sven Gerentz*

FÖRSLAG TILL S J Ö A R B E T S T I D S L A G

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §. *Lagens tillämpningsområde.*

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

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

främste styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

maskinchef vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

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

läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;

person vilken å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande;

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

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:

a) kronan tillhörigt fartyg om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,

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

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

d) lustfartyg,

e) skolfartyg som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare,

f) segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu sagt annorlunda förordnat.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag.

2 §. Definitioner m. m.

1 mom. I denna lag förstås med

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

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

styrman: annan till fartygsbefälet hörande person än befälhavaren;

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

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

passagerarfartyg: fartyg för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

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

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24;

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

nordsjöfart: fart väster om linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven intill linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest).

Fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den fart som bestämmes av det från svenskt land längst bort belägna i resan ingående farvatten, dock ej i den mån fartyget till följd av storm, sjöskada eller annan trängande nöd kommit utanför farvatten som resan skolat omfatta.

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

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik

3 §. *Fjärrtrafikens omfattning.*

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

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

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

a) 8 timmar om dygnet för styrman i fall fartyget är statt i 1) nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller 2) inskräntare fart och har en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton;

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

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

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

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

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

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

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

Å helgdag må såsom ordinarie arbete till sjöss icke åläggas vaktindelad sjöman annan skeppstjänst än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 3) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 4) för besättningens förplägning erforderligt arbete.

5 §. *Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.*

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör för dygn räknat högst 8 timmar, dock att arbetstiden icke må överstiga 48 timmar i veckan, samt att dag-

man å helgdag icke må under längre tid än sammanlagt högst 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskomits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 20.

6 §. Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör ekonomipersonalen utgör högst

å passagerarfartyg:

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

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

c) 8 timmar om dygnet för annan personal.

å annat fartyg:

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

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

7 §. Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

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

å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjömannen än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 3) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten eller avgången, 4) arbete för ilandförande och ombordtagande av passagerare, post och passagerares effekter samt ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, 5) lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, 6) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 7) för besättningens förplägning erforderligt arbete.

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

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

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

8 §. Ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn.

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

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

å passagerarfartyg:

då passagerare finnes ombord, 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd; i annat fall, 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag, samt att annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa högst 2 timmar;

å annat fartyg:

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

3 mom. Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas

för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt; samt

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

9 §. Vederlag för viss ordinarie arbetstid.

Överstiger den ordinarie arbetstiden

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

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

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

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik

10 §. Ordinarie arbetstid i närtrafik.

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

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

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete

11 §. Säkerhetstjänst.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må skeppstjänst åläggas sjöman då fråga är om:

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

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

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

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

12 §. Övertidsarbete.

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

13 §. Begränsning av övertidsarbete.

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

Från nu stadgade begränsning undantages övertidsarbete som erfordras för:

a) nödig vakttjänst i hamn;

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

c) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad;

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

14 §. Ersättning för övertidsarbete.

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

2 mom. Övertidsersättning som utgår i penningar skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del, och när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta månads-lön, 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. Vid övertidsarbetets ersättande med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid förlägges till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utföres, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn samt att, då fråga är om sjöman som uppbär kontant lön, fritiden beredes i hamn och, om övertidsarbetet utföres å helgdag, icke förlägges till söckendag, varunder sjömannen utför övertidsarbete mot annan ersättning än fritid å samma söckendag.

5 KAP.

Övriga bestämmelser

15 §. *Ogiltiga avtal.*

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommits genom parterna bindande kollektivavtal samt villkoret godkänts av Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan.

16 §. *Övertidsjournal.*

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

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

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

17 §. *Lagen tillgänglig ombord.*

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

18 §. *Tillsyn å lagens efterlevnad.*

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

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

19 §.

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

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

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

20 §.

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

21 §.

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

Har redare gjort sig skyldig till förseelse som nu sagts, eller har sådan av befälhavaren begången förseelse skett med redarens vetskap och vilja, vare han förfallen till enahanda ansvar.

Vad här sagts om befälhavare gäller även styrman, person tillhörande maskinbefälet och föreståndare för ekonomiavdelningen.

22 §.

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

23 §. Atal.

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

24 §. Laga domstol i tvistemål.

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

25 §. Laga domstol i brottmål.

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

26 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1949.

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

I fråga om fartyg som vid denna lags ikraftträdande redan i svensk mans ägo nyttjas till sjöfart, eller som då redan är under byggnad för svensk mans räkning och blivit sjösatt, gäller följande:

Erfordras vid tillämpning av stadgandena i 4 § punkt a)—g) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däck-, maskin- och radio-personalen större antal man än det för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda, må där Konungen eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan, funnit anordnande av ytterligare bostäder eller inrättningar icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskäligen kostnad, samt däröver utfärdats särskilt bevis, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, varom här är fråga, beräknas utan avseende å vad i nämnda lagrum stadgas. Bevis som nyss sagts må icke utfärdas att gälla för längre tid än två år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

Arbetstiden å svenska fartyg har sedan år 1920 varit reglerad i lag. Den första lagen, som utfärdades den 24 oktober 1919 (nr 663) var av provisorisk karaktär men erhöill med vissa smärre ändringar förlängd giltighet t. o. m. 1926 års utgång. Även den följande lagen, utfärdad den 13 juli 1926 (nr 398), erhöill med hänsyn till sin svårbedömliga karaktär och den försiktighet vartill de internationella förhållandena på detta område gävo anledning, först giltighet under en försöksperiod på fyra år; efter vissa ändringar erhöill den vid 1930 års riksdag förlängd provisorisk giltighet på tre år. I avvaktan på slutförandet av en åt kommerskollegium och socialstyrelsen uppdragen utredning erhöill lagen därefter provisorisk giltighet under ytterligare ett år.

De båda ämbetsverken avlämnade den 25 september 1933 betänkande med förslag till ny sjöarbetstidslag. Sedan förslaget överarbetats av särskilt tillkallade sakkunniga, framlades genom proposition (nr 240) förslag till ny sjöarbetstidslag för 1934 års riksdag. Vid förslagets anmälan inför Kungl. Maj:t förklarade föredraganden, att han, även med beaktande av vissa omständigheter — såsom den för högsjöfarten i allmänhet betydande utsträckning av tiden för uppehåll i hamn — vilka i och för sig vore ägnade att giva en mera tillfredsställande bild av arbetstidsförhållandena om-

bord å fartygen, icke kunnat undgå att finna en närmare anpassning av arbetsförhållandena å fartyg till de på lagstiftningens väg beträffande arbete i land i vidsträckt omfattning genomförda förhållandena både i hög grad önskvärd och jämväl i viss utsträckning möjlig, men framhöll tillika, att därvid uppenbarligen måste tagas hänsyn till såväl frågans internationella karaktär som de ekonomiska konsekvenserna av en längre gående begränsning av sjöarbetstiden än den gällande. Vad ämnets internationella sida anginge, förklarade departementschefen sig liksom tidigare vara av den mening, att den internationella arbetsorganisationens befattningstagande med saken icke borde få utgöra hinder för genomförande av erforderliga förbättringar i den svenska sjöarbetstidslagstiftningen; att avvakta godkännande och ratifikation i större utsträckning av den tilltänkta konventionen om sjöarbetstiden skulle kunna innebära åtskilliga års dröjsmål med en revision av den svenska lagen. En dylik avvaktande hållning fann departementschefen så mycket mindre nödvändig som den av honom förordade revisionen av gällande lag borde vara ägnad att underlätta de ytterligare steg i avseende å arbetstidens begränsning som anslutningen till en blivande internationell konvention sannolikt komme att kräva. Vidkommande de ekonomiska verkningarna av en utan

stöd av en internationell reglering genomförd revision av den svenska lagen förklarade departementschefen sig hysa den uppfattningen, att lika litet som lagen i förefintligt skick kunde sägas hava för sjöfartsnäringen medfört svårare verkningar av den art som vid dess tillkomst på åtskilliga håll befärades, eller ens utgjort någon allvarligare tunga för den svenska handelsflottan i dess helhet, lika litet torde en i begränsad omfattning och med nödig försiktighet åvägabragt anpassning av lagen i riktning mot en bättre överensstämmelse med den huvudprincip som utgjorde dess ledmotiv behöva för den svenska rederinäringen medföra något väsentligare hinder i den internationella konkurrensen.

Då 1934 års förslag får anses ha haft grundläggande betydelse för ämnets senare behandling, torde följande från Kungl. Maj:ts proposition nr 223 till 1938 års riksdag hämtade sammanfattning av förslagets innebörd få lämnas. Lagförslaget avsåg liksom ämbetsverkens förslag definitiv reglering av sjöarbetstidslagstiftningen, och det innehöll dels vissa reformförslag av principiell natur, innebärande utsträckt tillämpning av 8-timmarsprincipen, eller i vissa fall en anpassning av arbetstidsregleringen i riktning mot en närmare överensstämmelse med denna princip, dels ock förslag till sakliga ändringar i flertalet av lagbestämmelserna i övrigt, ävensom formell överarbetning av lagen i dess helhet. Reformförslagen avsågo dels en minskning från 12 till 8 timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad däcksmanskap på större fartyg, nämligen med en bruttodräktighet överstigande 2 000 ton i fråga om passagerarfartyg och 3 000 ton i fråga om andra fartyg, dels en motsva-

rande minskning av arbetstiden för den del av det vaktindelade maskinmanskaperet på fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 ton, vars arbetstid icke redan var inskränkt till 8 timmar om dygnet, dels en minskning från 9 till 8 timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden till sjöss för dagmän, dels en minskning från 12 till 10 timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden såväl till sjöss som i hamn för kökspersonalen, dels slutligen viss begränsning, med ett maximum av 10 timmar om dygnet, av den enligt gällande lag till högst 12 timmar fastställda ordinarie arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn.

Lagrådet hade under hänvisning till den internationella handläggningen av frågan icke ansett sig kunna tillstyrka längre gående begränsning av arbetstiden än som förordats i det av ämbetsverken utarbetade förslaget. Föredragande departementschefen förklarade sig emellertid finna någon ändring av förslaget icke böra företagas, då vad som av lagrådet anförts avsåge förhållanden som redan under ärendets tidigare behandling tagits i betraktande. Ämnets internationella sida uppmärksammades särskilt vid riksdagsbehandlingen. Det väntade återupptagandet i Genève av de sjöfartsspörsmål åt vilka internationella arbetsorganisationens tredje sjöfartskonferens i oktober 1929 uteslutande varit ägnad, däribland främst frågan om en internationell reglering av arbetstiden på fartyg, föranledde andra lagutskottet, som behandlade ämnet, att hemställa, att riksdagen måtte för sin del antaga lag i ämnet i enlighet med ett av utskottet framlagt förslag, innebärande fortsatt provisorisk förlängning av 1926 års sjöfartstidslag i den lydel-

se den erhållit genom 1930 års lag. Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen för sin del det med utskottets utlåtande framlagda lagförslaget. I enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 12 oktober 1934 (nr 496) lag angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag i dess enligt 1930 års lag ändrade lydelse, till och med den 31 december 1937.

Det emotsedda återupptagandet av den internationella handläggningen av bl. a. sjöarbetstidsfrågan skedde genom konferenser i Genève år 1935 och 1936. För beredande av ärenden som komme att föräledas av Sveriges medverkan i internationella arbetsorganisationens arbete för åvägabringande av internationell reglering av vissa sjöfartsfrågor samt av det lagstiftningsarbete å ifrågavarande område som i fortsättningen kunde bli erforderligt för Sveriges vidkommande, tillkallade chefen för handelsdepartementet den 29 maj 1936, jämlikt bemyndigande, två sakkunniga (1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga). Vid den internationella arbetsorganisationens fjärde sjöfartskonferens antogs den 24 oktober 1936 bl. a. en konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg, jämte en rekommendation i samma ämnen. Rörande innehållet i den nämnda konventionen och rekommendationen torde få hänvisas till Kungl. Maj:ts proposition nr 223 till 1938 års riksdag.

På inbjudan av Kungl. Maj:t hölls den 22—30 januari 1937 en konferens i Stockholm mellan representanter för svenska, danska, finska och norska regeringarna i och för överläggningar om åvägabringande av ensartade regler i de nordiska länderna rörande bl. a. sjöarbetstiden. Konferensen ledde bl. a. till enighet beträffande i huvudsak ens-

artade bestämmelser i de nordiska länderna rörande sjöarbetstid, i vilket ämne det utarbetades ett oförbindligt förslag, grundat på internationella arbetsorganisationens konventionsförslag.

Enär 1926 års sjöarbetstidslag upphörde med utgången av år 1937, befanns det nödvändigt att giva sagda lag förlängd giltighet under ett år, varom Kungl. Maj:t avlät proposition (nr 184) till 1937 års riksdag. Anledning härtil var bl. a. att vederbörlig prövning av förslag till ny lag under medverkan jämväl av intresserade parter icke medhunnits till 1937 års riksdag. Genom uppskovet bereddes även möjlighet för fullföljande av det nordiska samarbetet i ämnet, vilket innebar ett fortgående på en beträffande sjörätten förut beträdd väg och med hänsyn till förevarande frågor betydelse ur social och ekonomisk synpunkt förklarades vara synnerligen önskvärt. Sedan riksdagen bifallit propositionen, utfärdade Kungl. Maj:t lag den 13 maj 1937 (nr 225) angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1938.

De förslag som framgingo ur förhandlingarna vid den nordiska konferensen i Stockholm i januari 1937 gjordes, sedan de framlagts för vederbörande regeringar, till föremål för likartade utredningar i de nordiska länderna. I vårt land utarbetade 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga förslag till ny sjöarbetstidslag samtidigt som preliminära beräkningar utfördes angående bemannings- och kostnadsökning för svenska handelsflottan vid tillämpning av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen. Efter sedvanligt remissförfarande erhöles 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga i uppdrag att över-

arbeta det svenska utkastet med stöd av en av kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt företagen utredning samt av statsrådet och chefen för handelsdepartementet meddelade anvisningar. Samråd rörande huvudprinciperna för det gemensamma lagstiftningsarbetet ägde sedermera rum i Oslo den 7—8 september 1937 mellan de nordiska handelsministrarna. Slutligen ägde ett nordiskt expertmöte rum i Köpenhamn den 22—26 november 1937 för författningsteknisk sammanjämkning av de förslag beträffande reglering av sjöfolkets arbetstid som framkommit inom de olika länderna. På grundval av de sålunda företagna utredningarna framlade Kungl. Maj:t proposition (nr 223) med förslag till sjöarbetstidslag till 1938 års riksdag.

Lagförslaget innebar bl. a. att 8-timmars-principen erhöll en betydligt vidsträcktare tillämpning än tidigare. Sålunda skulle den ordinarie arbetstiden till sjöss å fartyg i fjärrtrafik utgöra 8 timmar för styrmän och maskinister, där det för bemanningen enligt befälsförordningen krävdes minst tre av vardera kategorien, samt för däck- och maskinmanskapet å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2 000, resp. 700 registerton. Dagmännen skulle erhålla en arbetstid till sjöss av 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. Under ankomst- och avgångsdygn skulle arbetstiden utgöra 10 timmar för styrman och 9 timmar för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, med undantag av trevaktindelad maskinpersonal, för vilken arbetstiden skulle vara 8 timmar. Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn föreslogs skola utgöra för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. Den ordinarie arbetsti-

den för ekonomipersonalen skulle till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn vara högst 10 timmar om dygnet på lastfartyg och 12 timmar på passagerarfartyg samt i hamn 8 timmar om dygnet, dock att personalen för vissa slag av arbeten finge användas under ytterligare 1 timme å lastfartyg och 2 timmar å passagerarfartyg.

Departementschefen förordade vidare att 1936 års arbetstids- och bemanningskonvention (nr 57) måtte ratificeras, dock med det förbehåll att såsom villkor för ikraftträdande av svensk ratifikation skulle uppställas fordran på ratifikation av förutom övriga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen samt Storbritannien.

Propositionen behandlades jämte i ämnet väckta motioner av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande (nr 52) hemställde, att riksdagen måtte antaga det genom propositionen framlagda förslaget till sjöarbetstidslag samt ansluta sig till föredragande departementschefens i det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet av den 12 mars 1938 uttalade uppfattning rörande de konventionsförslag och den rekommendation som fogats vid samma proposition. I motioner hade bl. a. hemställts, att den nya sjöarbetstidslagens ikraftträdande måtte göras beroende av att den internationella konventionen angående arbetstid och bemanning å fartyg vunne anslutning av samtliga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien. Utskottet hyste emellertid i likhet med Kungl. Maj:t den uppfattningen, att den svenska sjöarbetstidslagstiftningens reformering icke längre borde få förhindras av hänsyn till den tämligen ovissa utvecklingen av det internationella samarbetet för en all-

män reglering av sjöfolkets arbetsförhållanden på grundval av den internationella konventionen i ämnet och fann sig således icke kunna tillstyrka motionerna; ej heller kunde utskottet förorda motionsledes väckt förslag om att genomförandet av 8-timmarsprincipen i fråga om skeppstjänst till sjöss för vaktindelad befäl eller manskap i vidare mån än dittills skett borde anstå till dess motsvarande lagstiftning införts jämväl i Danmark, Finland och Norge.

Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen det genom propositionen framlagda förslaget till sjöarbetstidslag samt förklarade, att riksdagen för sin del anslöt sig till föredragande departementschefens i det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet uttalade uppfattning rörande det konventionsförslag och den rekommendation som fogats vid samma proposition.

I enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 30 september 1938 (nr 607) ny sjöarbetstidslag att träda i kraft den 1 januari 1939. Den 16 december 1938 ratificerade Sverige den i Genève den 24 oktober 1936 beslutade konventionen angående arbetstid och bemaning å fartyg. Konventionen, som ratificerats av förutom Sverige, Amerikas Förenta Stater, Australien och Belgien, har emellertid icke trätt i kraft.

Det nordiska lagstiftningssamarbetet ledde icke till avsett resultat i det att ny sjöarbetstidslagstiftning icke kom till stånd i Danmark och Finland. I Norge utfärdades den 10 mars 1939 lov om arbetstiden på skib. Lagen avvek från den svenska bl. a. i det betydelsefulla avseendet att trevaktsystemet genomfördes för däcksmanskapet endast på fartyg med en bruttodräktighet av över 2 500 registerton.

Genom motioner vid 1942 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte besluta att § 1, mom. 2, stycket 5, i sjöarbetstidslagen måtte erhålla följande lydelse: »Föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg med passagerarcertifikat.» Andra lagutskottet ansåg, att en viss inskränkning i den äldre bestämmelsens räckvidd var påkallad på grund av att denna hade kunnat giva anledning till att föreståndare för ekonomiavdelning som själv deltog i arbetet på sådant sätt, att han närmast vore att betrakta som arbetare, uteslötes från lagens tillämpning. I anledning härav hemställde utskottet i sitt utlåtande (nr 27) i ämnet, att riksdagen måtte för sin del antaga lag om ändrad lydelse av 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen den 30 september 1938 innebärande att 1 § 2 mom. 5 stycket erhöles följande ändrade lydelse: »föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg å vilket utom föreståndaren minst tre personer äro anställda inom avdelningen». Det i utskottets utlåtande intagna lagförslaget antogs av riksdagen, varefter Kungl. Maj:t den 19 juni 1942 (nr 405) utfärdade lag om ändrad lydelse av sjöarbetstidslagen, vilken trädde i kraft den 1 januari 1943.

I motioner vid 1943 års riksdag framhölls såsom anmärkningsvärt att övertid å helgdag finge, då fråga var om vakttjänst i hamn ersättas med motsvarande fritid å söckendag. Denna fritid vore mindre värdefull än den fritid å helgdagen som gått förlorad på grund av övertidsarbete. Motionärerna föreslogo därför, att möjligheten att ersätta övertidsarbete med fritid måtte helt borttagas. Riksdagen anhöll i skrivelse till Kungl. Maj:t (nr 463), i enlighet med andra lagutskottets utlåtande, att Kungl. Maj:t ville för riksdagen

framlägga förslag om sådana ändringar av sjöarbetstidslagen, att ersättning för vakttjänst i hamn å helgdag alltid skulle utgå i penningar, såvida ej sjömannen med tillämpning av gällande regler kunde å söckendag beredas ledighet motsvarande den han skulle hava åtnjutit på helgdagen, om han icke ålagts övertidsarbete, samt att vid ersättning för övertidsarbete i form av fritid denna icke måtte få förläggas till

tidpunkt, då fartyget lämnat hamn. Kungl. Maj:t föreslog i proposition nr 56 till 1944 års riksdag ändring av sjöarbetstidslagen i syfte att undanröja av 1943 års riksdag påtalade missförhållanden. Propositionen bifölls av riksdagen, varefter Kungl. Maj:t den 17 mars 1944 utfärdade lag om ändrad lydelse av 13 § 3 mom. sjöarbetstidslagen, vilken trädde i kraft den 1 januari 1945.

Redan medan det andra världskriget pågick vidtogos åtgärder för ett återupptagande av den internationella handläggningen av frågor som beröra sjöfolkets arbets- och levnadsvillkor, däribland arbetstidsspörsmålet. Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission sammanträdde i London i januari 1945 och därvid uppnåddes enighet om att alla ansträngningar borde göras i syfte att åvägabringa vidast möjliga effektiva samverkan mellan de sjöfartssidkande nationerna för att säkerställa bästa praktiskt genomförbara villkor i fråga om sjöfolkets arbetsförhållanden. Kommissionen hemställde hos arbetsbyråns styrelse om ett återupptagande av hithörande spörsmål vid en internationell konferens, och styrelsen beslöt i anledning härav inkalla en förberedande teknisk trepartskonferens med representanter för sjöfartssidkande länder. Konferensen ägde rum i Köpenhamn den 15 november—1 december 1945, varefter där antagna preliminära texter överarbetades av arbetsbyrån för att tjäna som underlag för det fortsatta arbetet.

Styrelsen hade även beslutat sammankalla Internationella arbetskonferensen till en sjöfartssession år 1946, och denna, som utgjorde konferensens tjugooåttonde sammanträde, hölls i Seattle i Förenta Staterna den 6—29 juni. Vid konferensen, varest 32 län-

der voro representerade, antogos nio konventioner jämte ett antal rekommendationer; konferensens beslut hava i enlighet med internationella arbetsorganisationens stadga av Kungl. Maj:t underställts riksdagen genom proposition nr 321/1947.

Sjöfolkets arbetstid behandlas i konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg (se bilaga I). Konventionen, som äger tillämpning å maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet om 500 registerton eller mera, innefattar i huvudsak följande bestämmelser i vad avser arbetstiden.

Å fartyg i vad konventionen benämner fjärrtrafik utgör arbetstiden för befäl och manskap inom däck-, maskin- och radioavdelningarna 8 timmar om dygnet. Arbetstid därutöver betraktas såsom övertid för vilken särskild ersättning skall utgå. Ifall det totala antalet arbetstimmar under en vecka överstiger 48 — med undantag av tid som betraktas såsom övertid — skall i enlighet med vad som kan överenskommas genom kollektivavtal mellan redar- och sjöfolksorganisationer kompensation lämnas i form av fritid i hamn eller annorledes. I fart som enligt konventionen må anses såsom närrafik utgör förenämnda personals ordinarie arbetstid till sjöss 24 timmar för två dygn i följd; under hamndygn må

den ordinarie arbetstiden här liksom i fjärtrafik utgöra högst 2 timmar på söndagar samt högst 8 timmar övriga dagar. För arbetstid därutöver skall övertidsersättning utgå. Under en period av två veckor i följd må den ordinarie arbetstiden utgöra högst 112 timmar (eller sålunda genomsnittligt 8 timmar per dygn). Kompensation skall på samma sätt som stadgas för fartyg i fjärtrafik lämnas för arbetstid utöver nämnda timantal, övertidsarbete oräknat. Konventionens föreskrifter innebära sålunda i stor utsträckning tillämpning av 8-timmarsdagen och 48-timmarsveckan för personalen inom däck-, maskin- och radioavdelningarna.

I fråga om personer som tillhöra ekonomiavdelningen innehåller konventionen särskilda bestämmelser dels för passagerarfartyg, dels för andra fartyg. Till sjöss samt å ankomst- och avgångsdygn utgör den ordinarie arbetstiden för dygn räknat högst 10 timmar å passagerarfartyg samt 9 timmar å annat fartyg. Å passagerarfartyg utgör arbetstiden i hamn, då passagerare finnas ombord, högst 10 timmar om dygnet samt i annat fall högst 8 timmar om dygnet, utom å lördagar, då den utgör 5 timmar, samt å söndagar, då den utgör 5 timmar för personer i mässtjänst samt 2 timmar för annan personal. Å lastfartyg må den ordinarie arbetstiden i hamn uppgå till högst 8 timmar om dygnet, utom å lördagar och söndagar, då den är maximerad till 6 resp. 5 timmar. Även för ekonomipersonalen stadgas att vederbörande sjöman skall åtnjuta kompensation enligt vad som kan överenskommas genom kollektivavtal i form av fritid i hamn eller annorledes. Sålunda har principen om 8 timmars arbetsdag i viss mån antagits jämväl för ekonomi-

personalen, och konventionens bestämmelser innebära härutinnan en väsentlig begränsning av den ordinarie arbetstiden i jämförelse med vad som hittills i allmänhet praktiserats inom handelsflottorna.

Konventionen avviker i betydande mån från den reglering av arbetstiden som enligt gällande sjöarbetstidslag är tillämplig för svenska fartyg. Sålunda skulle en tillämpning av konventionen komma att medföra en avsevärd utsträckning av regeln om 8 timmars arbetsdag i konventionens fjärtrafik, främst såvitt angår arbetstiden till sjöss för däcksbesättningen och maskinbefälet å fartyg med en bruttodräktighet av 2 000—500 registerton samt såvitt angår manskinmanskabet å fartyg med en bruttodräktighet av 700—500 registerton. Då konventionen förbjuder regelbundet övertidsarbete, skulle en tillämpning av densamma för berörda kategorier innebära övergång från tvåvaktsystem till trevaktsystem med därav följande ökning av bemanningen å fartyg i nämnda storleksgrupper. Konventionens krav på kompensation för arbetstid utöver 48 timmar i veckan i fjärtrafik (d. v. s. för söndagar till sjöss) samt för arbetstid utöver 112 timmar under två veckor i följd i närtrafik och för ekonomipersonal utgöra vidare väsentliga nyheter. Arbetstidsbestämmelserna för ekonomipersonalen avvika även i övrigt i flera betydelsefulla avseenden från den svenska sjöarbetstidslagen beträffande såväl passagerar- som lastfartyg; till sjöss samt å ankomst- och avgångsdygn tillåter lagen en arbetstid av 12 timmar å passagerarfartyg samt 10 timmar å lastfartyg, medan konventionen som tidigare nämnts endast medger en arbetstid av 10 resp. 9 tim-

mar; ekonomipersonalens arbetstid i hamn är vidare betydligt kortare enligt konventionens bestämmelser än enligt lagens.

Då chefen för handelsdepartementet den 18 januari 1946 erhöll bemyndigande att tillkalla 1946 års sjömanskommitté att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden, uttalades i fråga om utredningen rörande arbetstiden, att kommittén borde undersöka möjligheterna för en mera allmän tillämpning inom sjöfartens område av principen om 8 timmars arbetsdag. Kommittén erhöll vidare i uppdrag att till behandling upptaga frågan om Sveriges anslutning till de förslag till konventioner som kunde komma att antagas vid Seattle-konferensen samt att utarbeta de förslag till ändringar i svensk lagstiftning eller föreskrifter av annan art som kunde komma att erfordras för dylik anslutning eller i samband därmed eljest kunde befinnas erforderliga.

I yttrande den 6 mars 1947 över de vid sjöfartskonferensen i Seattle antagna konventionerna anförde kommittén rörande konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, att arbetstids- och bemanningsfrågorna utgjorde en central del av kommitténs utredningsuppdrag, men att kommittén icke haft anledning att upptaga dessa spörsmål annat än till förberedande behandling och följaktligen icke då ännu kunnat föranstalta om för deras bedömande erforderliga utredningar, vid vilket förhållande kommittén icke heller kunnat taga ställning till spörsmålet om Sveriges anslutning till ifrågavarande konvention, respektive härför erforderliga ändringar i den svenska sjöarbetstids-

lagen och andra författningar. Kommittén hemställde — under erinran om att sjöarbetstidslagen och därmed sammanhängande frågor hörde till det lagstiftningsområde som ansetts böra så långt ske kunde göras till föremål för gemensam nordisk behandling — att frågan om ratificering av konventionen måtte få anstå i avvaktan på resultatet av erforderligt utredningsarbete på området samt nordiskt samråd i berörda ämnen.

Kommerskollegium och Socialpolitiska delegationen uttalade i sina yttranden likaså den uppfattningen att frågan om Sveriges ställningstagande till konventionen borde anstå.

Enligt propositionen nr 321 till 1947 års riksdag har Herr Statsrådet såvitt angår konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning anslutit sig till den i yttrandena uttalade mening- en att konventionen icke för det dåvarande borde ratificeras, men uttalat att enär det framstode såsom önskvärt att skapa förutsättningar för ratifikation vid en senare tidpunkt, det dock vore angeläget, att de i konventionen uttryckta principerna beaktades vid det fortsatta utredningsarbetet, i den utsträckning så kunde befinnas möjligt och lämpligt.

Kommittén har under det fortsatta utredningsarbetet föranstaltat om en undersökning av de ekonomiska konsekvenserna av en tillämpning av konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning genom hänvändelse till kommerskollegium, som, efter hörande av Sveriges redareförening samt Stockholms rederaktiebolag Svea (beträffande bolagets för den svenska kustfarten representativa trafik), med yttrande den 31 oktober 1947 till kommittén överlämnat från redareföreningen och

nämnda bolag inkomna yttranden jämte två inom kollegium upprättade promemorior i ämnet. De båda yttrandena samt promemoriorna återfinnas i bilagorna II—V.

Sveriges redareförenings utredning, vars förutsättningar närmare redovisas i bilaga II, visar att kostnadsökningen per år för fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera (med undantag för passagerarfartyg) av ett genomförande av konventionens bestämmelser skulle uppgå till, under förutsättning av tre man på varje vakt, omkring 13 milj. kronor per år samt, under förutsättning av två man på varje vakt, i det närmaste 9 milj. kronor per år. Till dessa årliga merkostnader skulle komma kostnader för ombyggnad av bostäder, i förra fallet uppgående till något mer än 17 milj. kronor och i det senare till omkring 9 milj. kronor. För passagerarfartygen skulle kostnadsökningen uppgå till omkring 700 000 kronor per år samt omkring 4 milj. kronor för ombyggnad av bostäder. Föreningen framhåller, att härutöver tillkomma såväl engångs- som fortlöpande kostnader vilka endast kunna approximativt beräknas eller antydvas, samt understryker vidare, att föreningen låtit sig angeläget vara att i sitt utredningsarbete iakttaga försiktighet och återhållsamhet, varför vid bedömandet av utredningen måste hållas i minnet, att den angiver minimireultat.

Den fråga som enligt redareföreningens mening i synnerhet framträder när det gäller ratificering av konventionen, är, huru man i dagens läge tänkt sig att kunna genomföra den ofrånkomliga ökningen av bemanningen inom skilda kategorier, då bristen på såväl fartygs- som maskinbefäl redan är framträdande och rekryteringen av kökspersonal

långt ifrån tillfredsställande. Icke mindre än 250 styrmän, 205 maskinbefäl och 333 man tillhörande kökspersonalen skulle enligt redareföreningens utredning behöva nyanställas å lastfartygsflottan och därtill komme 94 personer — huvudsakligen kökspersonal — å passagerarfartygen; icke ens med en sådan tillströmning till navigations-skolorna att samtliga klasser bleve fullbelagda skulle den nuvarande bristen på befäl, i synnerhet maskinbefäl, kunna täckas på åtskilliga år, och än mindre skulle detta bliva fallet, därest ytterligare 463 befälspersoner skulle behöva anställas. Föreningen har vidare framhållit, att det ringa antal elever som årligen utbildas vid landets enda skola för utbildning av skeppskockar — 12 stycken — icke ens tillnärmelsevis förmår fylla det nuvarande rekryteringsbehovet.

Kommerskollegium har efter granskning av redareföreningens utredning funnit sig kunna i huvudsak godtaga de vunna utredningsresultaten; kollegium ifrågasätter dock, huruvida engångskostnaderna komme att bliva fullt så betydande som redareföreningens beräkning utvisat, eftersom det torde finnas en del reservutrymmen ombord å fartygen som eventuellt kunde tagas i anspråk såsom bostäder för nytillkommande besättningsmän. I vilken utsträckning så skulle kunna ske finner kollegium emellertid ovisst, enär ifrågavarande hytter på en del fartyg torde användas såsom bostäder för befälselever samt för förvaltningsändamål. Kollegium har därför icke velat uttala någon bestämd uppfattning om storleksordningen av de kostnadsbesparingar som eventuellt kunde stå att vinna genom anlitande av reservutrymmen.

Beträffande redareföreningens utredning rörande passagerarfartygen anmärker kollegium, att kollegium till följd av de invecklade arbetsförhållanden vilka råda ombord å dessa fartyg icke haft möjlighet att närmare kontrollera denna utredning.

Kollegium har vidare påpekat, att de i olika tabeller förekommande summorna av omkostnader för löner etc. (årsomkostnader) och kostnader för ombyggnad av bostäder (engångskostnader) icke hava annat intresse än att de utvisa de sammanlagda kostnaderna under det första året; för följande år har man självfallet blott att räkna med årsomkostnader jämte ränta på engångskostnaderna.

Slutligen har kollegium anmärkt, att personalkostnaderna sannolikt torde kunna beräknas utgöra 20—25 procent av handelsflottans totala driftskostnader.

Den av Stockholms rederiaktiebolag Svea utförda utredningen, vilken återfinnes i bilaga III, utvisar att ekonomipersonalen å rederiets fartyg enligt gällande sjöarbetstidslag och kollektivavtal redan uppnått arbetstidsförhållanden liknande dem konventionen avser. En tillämpning av konventionens närtrafiksklausul (art. 12) för den övriga personalen skulle icke innebära nämnvärda ekonomiska konsekvenser för kustfartygen; de mindre fartygen skulle få en övertid av högst 9 timmar per man och månad. Däremot skulle en tillämpning av fjärrtrafiksklausulen medföra att ett stort antal arbetstimmar måste kompenseras, nämligen å större kustbåtar 33 arbetstimmar samt å mindre 41 arbetstimmar per man och månad. Utredningen, som omfattat 26 lastfartyg och 6 passagerarfartyg, har givit till resultat att vid tillämpning av fjärrtrafik-

klausulen den totala engångskostnaden för ombyggnad av bostäder skulle belöpa sig till 855 000 kronor samt att de årliga merkostnaderna under samma förutsättning skulle uppgå till omkring 650 000 kronor, varvid utgående indextillägg å grundhyran icke medräknats.

Bolaget har vidare anfört, att det för alla fartyg framträder en annan avsevärd försämring än den beräknade merkostnaden. De befälshytter som skulle inbyggas i fartygen anses vara ytterst svårplacerade. Man finge räkna med att däckslast av trä minskades med cirka 10 standard, däckslast av koks med 20 ton och däckslast av massa med 15 ton, varigenom fartygens inkomstmöjligheter komme att betydligt nedgå. Rederiet framhåller även att ett genomförande av konventionen skulle i hög grad försvåra möjligheterna att bemanna svenska fartyg med kvalificerat manskap, om det överhuvudtaget vore möjligt att tillgodose konventionens bestämmelser. Slutligen erinrar rederiet om att den inrikes sjöfarten är hårt trängd av konkurrensen från landväga trafikmedel och hävdar, att gällande sjöarbetstidslag och kollektivavtal giva så restriktiva bestämmelser angående arbetstiden att gränsen redan nåtts för inrikestrafikens räntabilitet. Rederiet anser sålunda att ett antagande av konventionen skulle medföra sådana svårigheter för kusttrafiken att densamma svårigen skulle kunna upprätthållas.

Kommerskollegium har i skrivelse till kommittén den 19 november 1947 (se bilaga VI) meddelat, att vissa avdrag av förbiseende underlåtits i samband med den av Sveabolaget utförda utredningen. En omräkning av de årliga merkostnaderna har därför verkställts inom kollegium och givit till

resultat att dessa rätteligen belöpa sig till omkring 520 000 kronor. I samband därmed hade emellertid även uppmärksammats en feladdering av det antal hytter som skulle erfordras för den ökade personalen; engångskostnaderna belöpte sig därför rätteligen till 915.000 kronor (i stället för 855.000 kronor).

Kommerskollegii egna utredningar, som baserats på inom ämbetsverket tillgängligt material, ha avsett att fastställa dels den bemanningsökning och de därmed följande kostnadsstegringar som skulle föränledas av en tillämpning av konventionens bestämmelser i jämförelse med nu förekommande faktisk bemanning och kostnaderna för denna, dels i vad mån befintliga bostäder ombord i fartygen lämna utrymme för en bemanningsökning. Utredningarna återfinnas i bilagorna IV och V. Utredningen avseende bemanningsökningen har omfattat 300 fartyg i storleksgruppen 500—2 000 bruttoregister-ton och visat, att en bemanningsökning om 946 man erfordras för uppfyllande av konventionens bestämmelser. Ökningen fördelar sig på 270 styrmän, 233 maskinister, 111 man tillhörande däcksmanskapet och 18 tillhörande maskinmanskapet samt 314 personer tillhörande ekonomipersonalen. Årskostnaderna hava enligt det lägsta alternativet (6 man på däck) beräknats till omkring 9 milj. kronor samt engångskostnaderna för ombyggnad av bostäder till ungefärligen samma belopp. Den senare utredningen, avseende kostnaderna för inredning av nya bostäder, grundade sig på en individuell undersökning beträffande bostadsbeståndet å varje särskilt i utredningen ingående fartyg, medan redareföreningens motsvarande kostnadsberäkning avsett bostäder för samtliga nytillkom-

na besättningsmän oavsett huruvida i särskilda fall förefintligt bostadsutrymmet kunnat medge inhysande av en del av de nytillkomna. Utredningen visade, att bostadsutrymmen skulle behöva anskaffas endast för 744 personer, varför engångskostnaderna vid alternativet 6 man på däck skulle belöpa sig till cirka 7,5 milj. kronor (i stället för 9 milj. kronor).

Kommittén har, delvis genom medverkan av utrikesdepartementet, införskaffat upplysningar rörande gällande arbetstidsreglering i vissa främmande länder samt inställningen till konventionen agående hyror, arbetstid och bemanning i samma länder. Såvitt hittills är känt har ännu icke någon nation ratificerat konventionen; i Amerikas Förenta Stater har presidenten framlagt förslag om ratificering av bl. a. konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning, men i övrigt läser icke något land ännu förklarat sig hava för avsikt ratificera den nämnda konventionen. Ur svensk synpunkt torde särskilt inställningen i Storbritannien samt de övriga nordiska länderna vara av intresse.

Storbritanniens regering har i november 1947 avlåtit meddelande till parlamentet angående Seattle-konferensen och därvid beträffande konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning anför, att ehuru villkoren i gällande kollektivavtal i de flesta avseenden vore väsentligen förmånligare än fordringarna enligt konventionen, avtalen dock på vissa punkter skilde sig från densamma; särskilt vore detta fallet ifråga om arbetstiden samt villkoren för övertidsbetalning, resp. fritidskompensation. Brittiska regeringen ansåge sig därför icke vara i stånd att

ratificera konventionen på grundval av gällande kollektivavtal.

Efter framställning från det nordiska sjöfolksmötet i Oslo sommaren 1947 sammankallade norske handelsministern en nordisk konferens i Oslo den 10—11 november 1947 för dryftande av frågan om ratifikation av de vid Seattle-konferensen antagna konventionerna. Från svensk sida deltog i konferensen t. f. statssekreteraren Petri, kommitténs ordförande Lindberg, ledamöterna Böös och Reuterskiöld, t. f. ordföranden i svenska sjöfolksförbundet E. W. Berggren samt kommitténs sekreterare. Under konferensen, som var av orienterande och rådgivande natur, framhölls från olika håll att vissa svårigheter föreläge för en ratificering av konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning. Särskilt beklagades att denna konvention icke innehöll någon övergångs- eller dispensbestämmelse som medgäve hänsynstagande till eventuell bemanningsbrist eller till de tekniska svårigheter som kunde föreligga för ombyggnad av fartygen; ävensom att konventionen innehöll ovillkorligt förbud mot regelbundet övertidsarbete. Konventionens ratifikationsbestämmelser ansågos ej tillfredsställande, och vidare ifrågasattes huruvida man vid ratificering kunde undgå att lagstifta beträffande lönerna.

Vid konferensen lämnades vidare meddelanden rörande läget i de nordiska länderna beträffande särskilt regleringen av sjöfolkets arbetstid. I *Danmark* regleras arbetstiden genom kollektivavtal; härmed äro parterna tillfreds, och någon framställning om lagstiftning på området har icke riktats till myndigheterna. Kollektivavtalen, som gälla till den 1 mars 1949, upp-

fylla icke helt konventionens bestämmelser; den danska regeringen torde därför tillsvidare icke vara betänkt på att ratificera konventionen. I *Finland* utredes arbetstidsfrågan av en i augusti 1946 av regeringen tillsatt kommitté, den s. k. sjöarbetskommittén, som är sysselsatt bl. a. med att utarbета förslag till ny sjöarbetstidslag att ersätta den finska sjöarbetstidslagen av den 26 april 1924. I *Norge* tillsattes den 25 februari 1946 »arbeidstids- og bemanningskomiteen», som bl. a. fått i uppdrag att utarbета förslag till de ändringar i de norska sjöarbetstidsbestämmelserna som en ratifikation av konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning kunde föranleda.

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

De betänkligheter mot en ratificering av konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning som framkommit vid konferensen, ha blivit kända för internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission (Joint Maritime Commission), vilken i december 1947 var samlad i Genève. Vid kommissionens sammanträde antogs bl. a. en resolution med anhållan, att arbetsbyråns styrelse måtte infordra rapporter före utgången av mars 1948 från de olika ländernas regeringar rörande inställningen till Seattle-konventionerna samt att styrelsen

måtte ålägga arbetsbyrån att iordningställa en rapport rörande de inkomna regeringssvaren att överlämnas till en treparts-konferens, som borde hållas snarast möjligt och i varje fall inte senare än i början av hösten 1948 och som skulle besluta om vidare åtgärder på området.

Sjömanskommittén har i sitt utredningsarbete i första hand eftersträvat att utforma en svensk sjöarbetstidslag som skulle möjliggöra en ratificering av konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning. Ehuru kommittén sålunda såsom riktlinje accepterat den i konventionens arbetstidsavdelning uttryckta principen om 8-timmars arbetsdag — vilken även torde få anses utgöra grunden för gällande sjöarbetstidslag — och jämväl i övrigt i vad gäller arbetstiden sökt tillgodose konventionens fordringar genom en arbetstidsreglering vilken som helhet betraktad torde för sjöfolket medföra åtminstone lika stora förmåner som konventionen avser att i nämnda hänseende säkerställa, har kommittén likväl icke funnit möjligt att i alla avseenden rätta sina förslag efter konventionen. Detta gäller i främsta rummet behandlingen av redan förefintliga fartyg (existerande fartyg), för vilka det enligt kommitténs mening erfordras — vad som saknas i konventionen — särskilda dispensbestämmelser.

Dessutom har kommittén såsom en konsekvens av den förevarande regleringen av arbetstiden funnit nödvändigt att undvika förbud mot regelbundet övertidsarbete, varom finnes ett särskilt stadgande i konventionen (art. 18).

Enligt gällande sjöarbetstidslag kunna fartyg, som vid lagens ikraftträdan-

de i svensk mans ägo nyttjades till sjöfart, eller som då redan voro under byggnad för svensk mans räkning och blivit sjösatt, erhålla dispens från tillämpningen av bestämmelserna om 8-timmars arbetsdag för däck- och maskinmanskabet där det för tillämpningen erfordras större antal man än det för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda, då efter prövning anordnande av ytterligare bostäder eller inrättningar befunnits icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskäligen kostnad. Kommittén är medveten om att ett betydande antal fartyg sakna bostäder för en bemanning som skulle möjliggöra trevaktssystemets införande i den utsträckning konventionen kräver, och har för den skull ansett sig icke för närvarande kunna framlägga ett lagförslag utan motsvarande undantag.

Konventionens bestämmelser rörande hyror och bemanning anser kommittén icke nödvändigtvis utgöra hinder för ratificering, såvida icke bestämmelserna i konventionens artikel 21 om att konventionens föreskrifter skola tillämpas å varje fartyg som är registrerat i den ratificerande medlemsstats territorium och å varje person som är anställd å sådant fartyg — med hänsyn till att en kollektivavtalsreglering måhända icke kan antagas omfatta alla ifrågakommande arbetstagare — få anses kräva att lagstiftning måste ske beträffande lönerna. Kommittén, som principiellt intager en avvisande hållning beträffande lagstiftning på löneområdet, anser att tolkningen av artikel 21 bör upptagas till prövning vid den väntade treparts-konferensen rörande Seattle-konventio-

nera hösten 1948. Inom kommittén har vidare framhållits, att konventionens bestämmelser rörande hyrorna kunna komma att utgöra ett hinder särskilt för kustfarten samt att det är principiellt oriktigt att reglera jämväl kustfartens hyror i en internationell konvention.

Då svensk lagstiftning enligt kommitténs uppfattning sålunda för närvarande icke kan bringas i överensstämmelse med de bestämmelser som konventionen angående hyror, arbets-

tid och bemanning i dess nuvarande lydelse innehåller, får kommittén — utan att närmare uttala sig om de ekonomiska verkningarna av en eventuell ratificering — sålunda avstyrka svensk ratificering av nämnda konvention. Kommittén förutsätter härvid att den, för den händelse den emotsedda treparts-konferensen skulle framlägga förslag om revision av konventionen, får tillfälle att ånyo yttra sig rörande ratificeringsspörsmålet och sjöarbetstidsfrågan.

Allmänna synpunkter

Syftet med den år 1919 införda regleringen genom lag av sjöfolkets arbetstid lärers alltifrån början ha varit att åstadkomma en skälig begränsning av arbetstiden ombord å fartyg med tillämpning av 8-timmarsprincipen så långt denna syns vara praktiskt genomförbar; efter hand har principen vunnit allt vidare tillämpning, särskilt genom 1938 års sjöarbetstidslag. Sålunda gäller 8-timmarsprincipen numera generellt, såvitt angår fjärrtrafiken (med visst undantag för ekonomipersonalen), beträffande arbete under fartygs uppehåll i hamn ävensom för trevaktindeldad maskinpersonal vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn; till sjöss har principen, likaså i fjärrtrafik, genomförts för styrmän, maskinister och däcksmanskap å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2 000 registerton samt för maskinmanskap å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton samt ytterligare i viss utsträckning för eldare som ha att för hand verkställa eldning med kol. Av hänsyn till såväl tekniska som ekonomiska faktorer, däribland särskilt den internationella konkurrensen, hava dock statsmakterna iakttagit en viss återhållsamhet då det gällt reformeringen av sjöarbetstidslagstiftningen. Bety-

dande grupper av sjöfolket ha sålunda exempelvis alltjämt en arbetstid av i genomsnitt 12 timmar om dygnet när fartyget befinner sig till sjöss; vidare har ekonomipersonalen å passagerarfartyg en arbetstid av 12 timmar per dygn även vid ankomst och avgång samt i vissa fall 10 timmar i hamn. Från de ombordanställdas sida har därför på senare tid vid upprepade tillfällen påyrkats en ytterligare utsträckning av 8-timmarsprincipen samt genomförande av principen om 48-timmars arbetsvecka. Denna reformsträvan har även manifesterats vid kollektivavtalsförhandlingarna och lett till att i kollektivavtalen införts arbetstidsbestämmelser, vilka inneburit en avsevärd begränsning av arbetstiden för stora sjöfolksgrupper, jämfört med regleringen enligt sjöarbetstidslagen. Det har sålunda visat sig praktiskt möjligt att genomföra 8-timmarsprincipen i större omfattning i vår handelsflotta, och även i främmande länder har denna princip på sistone vunnit vidsträcktare tillämpning inom sjöfartsnäringen.

Sjömanskommittén finner det vara i hög grad önskvärt att sjöfolkets arbetstid anpassas efter den reglering som i allmänhet sedan länge tillämpas för arbetstagare i land. Betydelsefulla

sociala motiv — bl. a. sjömansyrkets krävande natur samt sjöfolkets insatser under det senaste världskriget — tala för att sjöfolkets arbetsförhållanden förbättras. Kommittén, som i enlighet med sina direktiv eftersträvat en mera allmän tillämpning inom sjöfartens område av principen om 8 timmars arbetsdag, anser att en fortsatt rationalisering av skeppstjänsten samt utvecklingen av de tekniska hjälpmedlen giva praktiska möjligheter för en dylik reform. Uppenbarligen måste dock alltfört hänsyn tagas till såväl ämnets internationella karaktär som de ekonomiska återverkningarna av en längre gående arbetstidsbegränsning än den nuvarande.

Vad först angår ämnets internationella sida, är det ur svensk synpunkt beklagligt att 1946 års konvention angående hyror, arbetstid och bemanning erhållit en sådan utformning att den icke torde kunna ratificeras under den närmaste tiden av någon annan mera betydande sjöfartsnation än Amerikas Förenta Stater. Emellertid ha flera europeiska länder, trots att de sannolikt icke finna sig kunna ratificera konventionen, genomfört långt gående arbetstidsbegränsningar. Ur svensk sjöfartssynpunkt torde särskilt förhållandena i Storbritannien, Danmark och Norge vara av intresse.

Såsom redan nämnts har Storbritanniens regering förklarat, att gällande brittiska kollektivavtal i väsentliga hänseenden uppfylla konventionens bestämmelser, dock icke fullständigt. Ehuru det erbjuder stora svårigheter att tillförlitligt redogöra för utländska kollektivavtal, torde i allt fall, med reservationer för i avtalen förekommande specialbestämmelser och undantag m. m., få lämnas en kortfattad orien-

tering rörande arbetstidsregleringen för Storbritanniens handelsflotta. För trevaktindelad befäl utgör arbetstiden å fartyg i vidsträcktare utrikes fart 8 timmar om dygnet till sjöss, å ankomst- och avgångsdygn samt i hamn; i hamn är dock arbetstiden å lördagar inskränkt till 5 timmar samt å söndagar till tid som erfordras för sedvanligt rutinarbete. Å fartyg med en bruttodräktighet av mer än 1 600 ton skall tre styrmän finnas anställda, såvida befälstillgången tillåter detta. För tvåvaktindelad befäl gäller samma arbetstid i hamn (8 timmar), medan arbetstiden i övrigt regleras enligt bestämmelserna för inrikes fart (home trade, omfattande jämväl fart på närbelägna främmande länder). I inrikes fart gäller för nämnda kategorier en arbetstid av sammanlagt 112 timmar under loppet av två veckor i följd, d. v. s. 8 timmar i genomsnitt per dygn; till sjöss är arbetstiden maximerad till 14 timmar om dygnet. Under ankomst- och avgångsdygn gäller en kombinerad regel för beräkning av ordinarie arbetstid: Maximum är 8 timmar måndag—fredag samt 6 timmar lördag—söndag; tid därutöver är att betrakta såsom övertid, dock endast om det överskjutande arbetet ägt rum under fartygets uppehåll i hamn, medan skeppstjänst till sjöss får fortgå såsom ordinarie arbete intill sedvanligt maximum av 14 timmar under ifrågasvarande dygn. Arbetstiden under vanligt hamndygn är liksom i utrikes fart 8 timmar; andra förläggningstider gälla dock. För däcksmanskapet är arbetstiden å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2 500 ton i utrikes fart begränsad till 56 timmar i veckan till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn; för dygn räknat är ar-

arbetstiden maximerad till 12 timmar med en sammanhängande minimifritid av 8 timmar. För trevaktindelad maskinmanskaf gäller samma veckobegränsning; för arbete utöver 8 timmar om dygnet skall särskild kompensation lämnas, såvida det ej gäller säkerhetstjänst. I inrikes fart beräknas arbetstiden till sjöss och i hamn på basis av 8 timmar per dygn i genomsnitt under loppet av två veckor i följd (d. v. s. med ett maximum av 112 timmar för hela tidsperioden); till sjöss är arbetstiden per dygn maximerad till 14 timmar; beträffande arbetstiden vid ankomst och avgång tillämpas samma kombinerade regel som nyss återgivits i fråga om befälet, dock att det för ordinarie arbete under fartygets uppehåll i hamn angivna maximum utgör 9 timmar (i stället för 8); arbetstiden under hamndygn utgör liksom för befälet i såväl utrikes som inrikes fart 8 timmar. Ekonomipersonalens arbetstid är begränsad till 10 timmar om dygnet (med en minsta sammanhängande vilotid av 8 timmar) till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn; samma bestämmelse gäller under hamndygn, då passagerare finnas ombord, medan arbetstiden i annat fall i hamn är 6 timmar å söndagar (resp. 2 timmar för person som icke tillhör köks- och upppassarpersonalen), 7 timmar å lördagar samt 8 timmar å övriga dagar. Särskilda bestämmelser gälla beträffande kompensation för söndagar till sjöss; för varje söndag skall sålunda åtnjutas kompensation med en halv fridag (för ekonomipersonalen sex halva fridagar för fem söndagar till sjöss).

Enligt de danska kollektivavtalen är arbetstiden för personer som icke tillhöra ekonomipersonalen 8 timmar i hamn. Till sjöss utgör den ordinarie

arbetstiden 8 timmar per dygn för styrmän och maskinister; denna arbetstidsbegränsning innebär dock ej med nödvändighet tillämpning av trevaktsystemet, men å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 400 registerton skall, där bostadsutrymmen kunna inrättas till rimlig kostnad, tre styrmän vara anställda. Varje söndag till sjöss kompenseras med ett fridygn i hamn. För däcksmaskapet har överenskommit, att trevaktsystem skall tillämpas å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 registerton, där enligt bemanningsreglerna föreskrivet antal medger detta; de som arbeta i två vakter erhålla ett månadstillägg om 25 kronor. För maskinmaskapet utgör arbetstiden till sjöss 8 timmar om dygnet. Ekonomipersonalens arbetstid är såväl i hamn som till sjöss fastställd till 10 timmar om dygnet.

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

Av den lämnade redogörelsen torde framgå, att gällande arbetstidsreglering i Danmark och Storbritannien innebär tillämpning av 8-timmarsprincipen i betydligt större utsträckning än

i vårt land. Den svenska lagens bestämmelser hava, såvitt angår fjärrtrafik, mera väsentligt modifierats genom kollektivavtal allenast så till vida att 8-timmars arbetsdag genomförts för däcksmanskapet å fartyg med en dräktighet av över 1 800 ton dödvikt (cirka 1 200 registerton brutto), samt att arbetstiden vid ankomst och avgång i viss mån begränsats i jämförelse med lagens föreskrifter (varom mera nedan). Oberoende av sjöarbetstidsfrågans behandling inom internationella arbetsorganisationen synes sålunda den internationella utvecklingen giva stöd för en reformering av den svenska sjöarbetstidslagen, varvid en fortsatt anpassning till 8-timmarsprincipen bör ske så långt detta är praktiskt möjligt. Under arbetet på sjöarbetstidslagens reformering i sådant syfte har man eftersträvat att upprätthålla kontakten med de övriga nordiska länderna. Sålunda har på svensk inbjudan en överläggning med informatoriskt syfte hållits i Stockholm den 19 och 20 december 1947 med deltagare från dansk, finsk, norsk och svensk sida; vid överläggningen, i vilken från svensk sida deltog ordföranden Aug. Lindberg, kommerserådet Böös, byrådirektören Öbrink och sekreteraren Gerentz, lämnades bl. a. en redogörelse för det förslag som var under utarbetande inom sjömanskommittén. Det framgick i övrigt att motsvarande kommittéer i Norge och Finland väntas komma att framlägga förslag i ämnet med det snaraste, medan man i Danmark torde ha för avsikt att tillsvidare låta bero vid den reglering som åstadkommits på kollektivavtalsvägen. Det är kommitténs förhoppning, att den internordiska kontakten skall kunna upprätthållas under frågans vidare behand-

ling, så långt de praktiska förhållandena giva möjlighet därtill.

Vidkommande de ekonomiska verkningarna av en utan stöd av en internationell reglering företagen reformering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen förmenar kommittén, att en i begränsad omfattning och med hänsyn till de praktiska förhållandena utformad revision i närmare anslutning till den nuvarande lagens huvudprincip icke såvitt man för närvarande kan bedöma torde komma att medföra större hinder för svensk sjöfartsnäring, vare sig i konkurrensen med främmande sjöfart eller med andra trafikmedel i hemlandet. Kostnadsökningarna till följd av en reform i enlighet med kommitténs förslag torde, såsom nedan närmare skall utvecklas, icke bliva av sådan storleksordning att de komma att i högre grad påverka konkurrensläget. Dessutom torde ett genomförande av förslaget kunna förväntas medföra förmånliga verkningar på rekryteringen till sjömansyrket, vilket skulle vara till fördel för sjöfartsnäringen. Kommittén hyser förhoppningen att den förbättring av sjöfolkets arbetsförhållanden som kommittén åsyftar, skall medföra ökad tillgång till kvalificerad personal, såväl befäl som manskap, för vår handelsflotta.

De omfattande ekonomiska utredningar vilka utförts av redareföreningen och Sveabolaget torde — ehuru de tillkommit för att belysa verkningarna av en ratificering av konventionen och sålunda icke tagit sikte direkt på kommitténs förslag, som i vissa delar skiljer sig från konventionen — i alla fall få anses vara belysande jämväl för det nu framlagda lagförslaget. Vissa omständigheter komma emeller-

tid att verka i kostnadsreducerande riktning. Först torde observeras att utredningarna äro baserade på den förutsättningen att konventionens bestämmelser utan undantag skulle genomföras på alla svenska fartyg med en bruttodräktighet om 500 register-ton eller mera. Detta har kommittén emellertid funnit icke vara möjligt, och om möjligheter till undantag från tillämpning av trevaktsystemet beredas existerande fartyg i enlighet med kommitténs förslag, torde kostnaderna för ombyggnad av bostäder komma att högst avsevärt reduceras. Verkingarna mildras även därigenom att sådana ombyggnadsarbeten, från vilka dispens eventuellt icke kan påräknas under fartygens hela återstående livstid, likväl kunna fördelas på ett flertal år. Genom de föreslagna övergångsbestämmelserna, vilka kommittén har anledning antaga komma att i ganska stor omfattning få tillämpas under en övergångstid, reduceras ju även de årliga kostnaderna, eftersom bemanningsökning med därav följande ökade löner och övriga omkostnader därigenom kan i viss utsträckning undvikas. Vidare ha i utredningarna den s. k. fritidskompensationen beräknats enligt ett kompensationsförfarande med ersättning timme för timme. En sådan fritidskompensation lämnas visserligen såsom förut nämnts för vissa kategorier ombordanställda i Danmark, men enligt kommitténs förslag skulle det överlåtas åt arbetsmarknadsparterna att själva överenskomma om compensationens art och storlek, och det är sålunda ovisst huruvida compensationen kommer att bli av den förutsatta storleksordningen. Vad angår däcksbemanningen torde kommittén särskilt få omnämna, att den för sin

del anser en bemanning av 6 man tillfredsställande åtminstone på fartyg med mindre bruttodräktighet än 2 000 ton; endast de i utredningarna förekommande lägsta kostnadsalternativen torde sålunda få anses vara av intresse. I fråga om ekonomipersonalen torde vidare nu liksom vid förarbetena till gällande lag kunna åberopas, att en bättre genomförd rationalisering och mera arbetsbesparande metoder i många fall skola göra det möjligt att tillgodose behovet av arbetskraft ombord utan bemanningsökning. Ehuru kommittén icke kunnat närmare precisera de reduceringar som sålunda få göras i kostnadsberäkningarna, uppskattar kommittén dem till så betydande belopp att den icke anser att hänsyn till de ekonomiska förhållandena böra utgöra hinder för det framlagda lagförslaget. I förevarande sammanhang torde slutligen få påpekas, att lagförslaget på vissa punkter utformats så att bestämmelserna torde få anses mera ekonomiskt betungande än konventionsförslaget; dessa avvikelser, som bl. a. avse en vidsträcktare tillämpning av 8-timmarsprincipen till sjöss för personer som icke tillhöra ekonomipersonalen, en förkortning av arbetstiden för vissa kategorier av ekonomipersonalen, samt en vidsträcktare tillämpning av 48-timmarsklausulen beträffande compensation än konventionen kräver, torde få närmare redovisas i det följande. Avvikelserna äro emellertid till sin ekonomiska innebörd av obetydlig storleksordning i jämförelse med de tidigare nämnda reduceringarna. Vissa ekonomiska verkningar torde få närmare beröras i samband med efterföljande detaljmotivering. Rörande de ekonomiska konsekvenserna inom vissa speciella grenar av sjöfarten (motorsegelsjöfarten, ka-

nalfarten etc.) hava representanter för ett antal organisationer på berörda områden gjort vissa uttalanden, vilka sammanställts i bilaga VII. Kommittén torde få erinra om att uttalandena gjorts under den då föreliggande för-

utsättningen att arbetstidsregleringen eventuellt skulle omfatta samtliga fartyg och sålunda även sådana mindre fartyg som hittills varit undantagna, vilket emellertid icke blivit fallet i förslaget.

Specialmotivering

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §. *Lagens tillämpningsområde.*

1 mom. I gällande lag angives i detta moment lagens föremål, vilket, med i följande moment angivna undantag, såges vara arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorsträdes utför.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag.

2 mom. Enligt gällande lag undantages från lagens tillämpningsområde dels arbete som utföres av vissa uppräknade personer, nämligen befälhavare å fartyg å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda, förste (främste) styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart, förste (främste) maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart, föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg å vilket utom föreståndaren minst tre personer äro anställda inom avdelningen, läkare, person som är anställd uteslutande för sjukvård, radiotelegrafist och ra-

diotelefonist som är anställd uteslutande i denna sin egenskap, person vilken å fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande, samt person tillhörande redarens familj å fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart; dels ock arbete som utföres å vissa slag av fartyg, nämligen kronan tillhörigt fartyg om vilket Konungen icke annorlunda förordnat, fiske- eller fångstfartyg då det såsom sådant användes, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske eller fångst, isbrytar- eller räddnings- eller bärgningsfartyg då det såsom sådant användes, lustfartyg, skolfartyg som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare, segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, samt annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 20 registerton och nyttjas i inskräntare fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.

Kommittéförslaget skiljer sig från gällande lag, såvitt angår undantag

hänförda till anställda personer, därigenom *att* de angivna undantagen för förste (främste) styrman och maskinist inskränkts till att gälla endast förste (främste) styrman, resp. maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, i samband varmed benämningarna å befattningshavarna förändrats, *att* undantagen för radiotelegrafist och radiotelefonist utgått, samt *att* undantagen beträffande person vilken är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande samt person tillhörande redarens familj begränsats att gälla fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton i stället för fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart. Vad angår undantag hänförda till vissa slags fartyg företer kommittéförslaget endast den avvikelser från gällande lag att undantaget för fångstfartyg utesluts.

I av 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakunniga upprättat förslag till sjöarbetstidslag voro undantagna beträffande förste (främste) styrman och maskinist utformade i överensstämmelse med kommitténs nu framlagda förslag. Föredragande departementschefen ansåg dock, på i 1938 års proposition närmare angivna grunder, att undantagen för styrmän och maskinister borde bibehållas i enlighet med då gällande lag i största möjliga utsträckning. Av hänsyn till 1936 års konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg kunde dock undantaget för vaktindelade förste styrmän och maskinister endast avse fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart. 1946 års konvention angående hyror, arbetstid och bemanning gäller även fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart, men den är å andra sidan tillämplig allenast å fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver. Ehuru

det sålunda skulle vara möjligt att, utan att åsidosätta konventionens krav, införa ett undantag för vaktindelad främste styrman och maskinist å mindre fartyg, anser kommittén det vara olämpligt, att i en principiell fråga sådan som den förevarande göra skillnad mellan befattningshavare å större och mindre fartyg. Några nämnda ekonomiska verkningar av förslaget i denna del torde icke behöva befaras, eftersom nu ifrågavarande vaktindelade främste styrmän och maskinister redan genom kollektivavtal ha sin arbetstid reglerad i huvudsaklig överensstämmelse med gällande sjöarbetstidslags bestämmelser.

De i gällande lag förekommande undantagen för radiotelegrafister och radiotelefonister hava icke upptagits med hänsyn till att anledning att utesluta dessa befattningshavare från arbetstidsreglering numera saknas. Det torde icke längre behöva befaras, att ett införande av yrkstelegrafisterna under lagens arbetstidsreglering skola vålla inskränkningar i den trådlösa kommunikationen med fartygen till nackdel i vissa fall även för besättningarna. Vidare får anmärkas att 1946 års konvention angående hyror, arbetstid och bemanning icke innefattar något undantag för radiopersonalen.

Beträffande ändringarna av undantagen för person vilken är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande samt person tillhörande redarens familj äro dessa föranledda av att kommittén anser den i 1946 års konvention intagna gränsen vid 500 bruttoregisterton vara ändamålsenligare än den tidigare fartbegränsningen. I intetdera fallet torde förändringen förorsaka några större kostnadsökningar; var särskilt angår un-

dantaget för personer tillhörande redarens familj har detta sin egentliga betydelse å segelfartygen med hjälpmaskin, av vilka den 1 januari 1947 icke något med en bruttodräktighet om 500 registerton eller däröver fanns inregistrerat i vårt land.

Vidkommande undantaget beträffande fångstfartyg, vilket i förslaget utelämnats, torde få omnämnas att 1946 års konvention icke medger undantag för denna grupp av fartyg. Såvitt kommittén har sig bekant finnes icke i vårt land för närvarande något fångstfartyg av den storleksordning att det beröres av ändringen. I detta sammanhang torde vidare få hänvisas till nästföljande moment, vilket i mån av behov ger möjlighet till särskild reglering av arbetstiden i framtiden å viss art av fångstfartyg, såsom t. ex. för valfångstfartyg, därest något sådant skulle införlivas med den svenska handelsflottan.

3 mom. Enligt gällande lag må Koningen, eller den myndighet åt vilken Koningen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätten, när synnerliga skäl därtill äro, medgiva undantag från tillämpningen av sjöarbetstidslagen jämväl i övrigt.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag. Kommittén vill anmärka att stadgandet enligt kommitténs mening uppenbarligen innefattar befogenhet att meddela undantag såväl från tillämpningen av lagen i dess helhet som från särskilda bestämmelser.

2 §. Definitioner.

1 mom. Detta moment innehåller i gällande lag definitioner å begreppen skeppstjänst, sjöman, styrman, maskinist, ekonomipersonal, dagman, passa-

gerarfartyg, oavbruten gång, dygn, helgdag och nordsjöfart, samt ett till sistnämnda definition fogat tillägg att fartyget i regel skall under resa hela tiden anses nyttjat i den fart som bestämmas av det från svenskt land längst bort belägna i resan ingående farvatten.

I *kommittéförslaget* har momentet bibehållits oförändrat utom i så måtto att definitionen å maskinist uteslutits. Anledningen till uteslutningen är att definitionen befunnits överflödig sedan den genom kollektivavtal införda titeln maskinchef intagits i förslagets 1 § samt att mindre formella justeringar i övrigt företagits.

2 mom. Enligt gällande lag skola vid beräkning av arbetstid undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmäns besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg i närtrafik, minst en halv timme och eljest minst 1 timme.

Kommittéförslaget företer den skilljaktigheten från gällande lag, att tiden för avdragsgillt uppehåll (annat än måltidsrast) i närtrafik förlängts till 1 timme, varigenom det avdragsgilla uppehållets längd blir lika för samtliga fartyg. Förslaget står i detta hänseende i överensstämmelse med sjöarbetstidslagens bestämmelser före nu gällande lags ikraftträdande. Från de ombordanställdas sida har anmärkts, att arbetstiden med stöd av stadgandet i dess nuvarande lydelse kan fördelas i alltför många perioder med små mellanrum. Kommittén har ansett sig böra tillmötesgå de framkomna önskemålen; frågan torde ej längre vara av samma praktiska och ekonomiska betydelse som vid tidpunkten för gällande lags tillkomst.

Ordinarie arbetstid i fjärrtrafik

Den egentliga arbetstidsregleringen begynner med detta kapitel av lagen. De materiella stadgandena äro liksom i gällande lag fördelade på tre kapitel, det första avseende ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik, och det andra ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik, medan det tredje innehåller gemensamma bestämmelser rörande säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst samt övertidsarbete. Rörande de faktiska förhållanden som utgöra grunden för den lagtekniska behandlingen av ämnet i systematiskt hänseende — vilken i kommittéförslaget är i överensstämmelse med gällande lag — torde få hänvisas till propositionen nr 223 till 1938 års riksdag (sid. 64). Kommittén vill särskilt fästa uppmärksamheten på skillnaden mellan lagtextens och konventionens terminologi i fråga om begreppen när- och fjärrtrafik.

3 §. Fjärrtrafikens omfattning.

I *gällande lag* utsäges i denna paragraf, att i andra kapitlet meddelade föreskrifter avse fartyg som nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller i fart vari ingår resa som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag.

4 §. Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindeldad däck-, maskin- och radiopersonal.

Enligt *gällande lag* gäller 24 timmar för två dygn i följd såsom allmän be-

gränsning av arbetstiden för vaktindeldad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, men 8-timmarsprincipen är genomförd dels för såväl styrmän som maskinister, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet av vederbörande kategori uppgår till minst tre, dels för däcksmanskap å fartyg med större bruttodräktighet än 2 000 ton, dels för allt maskinmanskap å fartyg med större bruttodräktighet än 700 ton, dels slutligen för koleldare, under förutsättning att resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång, i viss utsträckning även å mindre fartyg, nämligen på alla fartyg i vidsträcktare fart än nordsjöfart samt i övrigt på fartyg med viss maskinstyrka (250 indikerade hästkrafter i nordsjöfart och 600 indikerade hästkrafter i inskräntare fart). För styrmännens del upptager lagen en extratimme per dag för observations- och expeditionsgöromål, vilken tid i fråga om trevaktindeldade styrmanstelegrafer även må tagas i anspråk för telegraf- och telefontjänst; dylik tjänst må därutöver såsom ordinarie arbete åläggas ifrågavarande styrmän under ytterligare högst 2 timmar om dygnet. Det ordinarie arbetet på helgdag är till sin art inskränkt till sådant som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, radiotelegraf- och radiotelefontjänst, lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt förplägnadsarbete. Vidare finnes ett sär-

skilt stadgande om att askhissning må såsom ordinarie arbete åläggas maskinmanskabet utom vakterna.

Kommittéförslaget, som i förevarande avseende i huvudsak vilar på 1946 års konvention, avviker i betydande utsträckning från gällande lag, i det att området för tillämpningen av 8-timmarsprincipen vidgats väsentligt. Begränsningen av arbetstiden till 24 timmar för två dygn i följd har dock upptagits som subsidiär regel, vilken emellertid, med hänsyn till att den enligt förslaget kommer att tillämpas endast i mindre utsträckning, placerats efter reglerna om 8-timmars arbetsdag.

✓ För styrmän har 8-timmarsprincipen uppställts såsom norm ombord å samtliga fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart samt å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 000 ton i inskräntare fart. Jämfört med nuvarande bestämmelser i befälsförordningen innebär förslaget, att trevaktssystemet kommer att träda i stället för tvåvaktssystemet dels i vidsträckt oceanfart å fartyg med en bruttodräktighet om 1 000 ton och därunder, dels i medelhavs- och inskränt oceanfart å passagerarfartyg om 1 000 ton och därunder samt å annat fartyg om 2 000 ton och därunder, dels i nordsjöfart å passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 1 500 ton och därunder samt å annat fartyg om 2 000 ton och därunder, dels i östersjöfart å fartyg med en bruttodräktighet om mellan 1 000 och 2 000 ton. Enligt 1946 års konvention skulle det med hänsyn till innebörden av dess fjärrtrafiksbegrepp vara tillåtet att draga en gräns för trevaktsystemets tillämpning vid 500 bruttoregisterton i nordsjö- och vidsträcktare fart, men kommittén har

icke ansett en dylik gräns erforderlig i denna fart. Vad angår 8-timmarsprincipens genomförande i östersjöfart har kommittén stannat vid 1 000 bruttoregisterton med hänsyn till att de praktiska förhållandena icke för närvarande synas medgiva en vidsträcktare tillämpning; konventionens föreskrifter kräva överhuvudtaget icke genomförande av trevaktsystemet å fartyg i östersjöfart. Frågan om behörigheten hos de styrmän som behöva nyanställas i anledning av den föreslagna arbetstidsregleringen anser kommittén böra upptagas till prövning i särskild ordning. Kommittén vill betona angelägenheten av att ändring i befälsförordningen genomföres samtidigt med ikraftträdandet av ny sjöarbetstidslag, när man icke lär kunna lämna behörighetsfrågan oreglerad, då antalet styrmän ökas till följd av strängare arbetstidsreglering.

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

lagen har att förrätta arbete får utföras oavsett den stadgade begränsningen av övertidsarbetet.

För maskinbefälet föreslår kommittén genomförande av 8-timmarsprincipen i nordsjö- eller vidsträcktare fart å alla fartyg samt i inskräntare fart å nordsjöfart å fartyg som har antingen en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 ton. Vidare upptar förslaget 8-timmarsprincipen såsom norm för arbetstiden för allt maskinbefäl som har att förrätta smörjningsarbete. Kommittéförslaget kommer i jämförelse med gällande befälsförordning att innebära en övergång från tvåvaktsystemet till trevaktsystemet för maskinbefälet dels i medelhavs- och inskränt oceanfart å fartyg med en bruttodräktighet av 2 000 ton och därunder resp. en maskinstyrka av 800 hästkrafter och därunder, dels i nordsjöfart å fartyg med en bruttodräktighet av 2 000 ton och därunder resp. en maskinstyrka av 1 000 hästkrafter och därunder, dels i östersjöfart å fartyg med en bruttodräktighet av mellan 1 000 och 2 000 ton samt å alla fartyg med en maskinstyrka överstigande 700 hästkrafter, dels slutligen för allt maskinbefäl som självt förrättar smörjningsarbete. I fråga om tonnagegränserna, behörighetsfrågan samt sambandet mellan befälets arbetstidsreglering och befälsförordningen hänvisas till vad ovan sagts beträffande styrmän. Vid behandling av frågan om arbetstiden för maskinister som hava att själva förrätta smörjningsarbete har kommittén förehaft en från svenska maskinbefälsförbundet till chefen för handelsdepartementet ingiven skrift av den 27 augusti 1945 rörande detta spörsmål, vilken överlämnats till kommittén för

beaktande. I skrivelsen framhålles bl. a., att å vissa fartyg där maskinbefälet är tvåvaktindelad förekommer, att maskinbefälet — för den händelse smörjaren (för vilken lagen föreskriver 8-timmars arbetsdag) indrages — får förutom sitt eget arbete utföra smörjningsarbete, och då icke i 8 timmar utan i 12 timmar per dygn, d. v. s. att han förutom det arbete som är förknippat med tjänsten som maskinbefäl, även får utföra smörjarens arbete i en utsträckning som till tiden är 50 procent längre än vad lagen tillåter en person att arbeta som är anställd enkom för detta ändamål. Förbundet betecknar detta som en orättvisa och anhåller, att åtgärder omedelbart vidtagas för att avskaffa densamma. Kommittén anser gällande arbetstidsreglering i detta avseende icke tillfredsställande och vill i enlighet med maskinbefälsförbundets framställning föreslå, att arbetstiden för allt maskinbefäl som har att förrätta smörjningsarbete begränsas till 8 timmar, d. v. s. till samma arbetstid som föreslagits för smörjare å samtliga fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart samt å fartyg med antingen en bruttodräktighet av minst 500 ton eller en maskinstyrka överstigande 700 hästkrafter i inskräntare fart.

För däcksmanskapet innebär kommittéförslaget en sänkning av tonnagegränsen för tillämpning av 8-timmars arbetsdag från 2 000 till 500 ton. Konventionen, vars tillämpning begränsats till fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton, föreskriver 8 timmars arbetsdag endast i den fart som i konventionen benämnes fjärrtrafik, vartill icke nödvändigtvis behöver hänföras annan än nordsjö- och vidsträcktare fart. Kommittén anser

icke lämpligt att göra någon skillnad mellan nord- och östersjöfart i förvarande hänseende.

Maskinmanskapets arbetstid har enligt kommittéförslaget begränsats till 8 timmar om dygnet i nordsjö- och vidsträcktare fart å samtliga fartyg samt i inskräntare fart å fartyg som har antingen ett bruttodräktighet av minst 500 ton eller en maskinstyrka överstigande 700 hästkrafter. Maskinmanskapets tjänstgöring torde i nordsjö- och vidsträcktare fart få anses vara så krävande att tillämpning av trevaktssystemet enligt kommitténs mening icke bör göras beroende av fartygets storlek; endast ett fåtal fartyg torde f. ö. beröras av en utsträckning av 8-timmarsprincipen till i sådan fart stadda fartyg som äro av mindre bruttodräktighet än 500 ton.

Vidkommande det särskilda stadgandet för koleldarna företer kommittéförslaget den avvikelser från gällande lag att bestämmelsen erhållit generell giltighet jämväl i nordsjö- och inskräntare fart och sålunda avser alla fartyg som nyttjas å resa om mer än 24 timmars oavbruten gång. Starka arbetshygieniska skäl motivera ändringen, som icke torde få nämnvärda ekonomiska konsekvenser.

Kommittéförslaget upptager vidare ett nytt stadgande rörande radiopersonalen, som å fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton föreslås skola erhålla 8 timmars arbetsdag. Såsom förut nämnts (jfr 1 §) är ifrågasvarande personalkategori helt undantagen från gällande lag. Konventionen undantager däremot icke radiopersonalen från arbetstidsregleringen.

I gällande lag förekommande specialstadganden rörande särskild arbetstid för styrmän för utförande av

observations- och expeditionsgörsmål samt för styrmanstelegrafister ha icke upptagits i kommittéförslaget. Konventionens bestämmelser medgiva icke dylik extra arbetstid, fränsett arbetstid för vissa observationsgörsmål, och kommittén har funnit sig böra utesluta ifrågasvarande stadganden.

Gällande begränsning av helgdagsarbetets art har bibehållits oförändrad i kommittéförslaget. Specialstadgandet rörande askhissning till sjöss såsom ordinarie arbete har uteslutits. I samband med 1938 års lags framläggande för riksdagen yttrade föredragande departementschefen i det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet, att han haft under öfvervägande att utesluta stadgandet, men att han bibehållit det av flera orsaker, bl. a. på grund av att 1936 års konvention uttryckligen medgäve det. Så är emellertid icke fallet med 1946 års konvention, och då askhissning med hjälp av maskinella anordningar torde kunna utföras under vakterna, har kommittén ansett sig böra utelämna stadgandet i sitt förslag.

5 §. *Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.*

Enligt gällande lag utgör dagmans ordinarie arbetstid till sjöss högst 8 timmar om dagen. Lagen föreskriver tillika dels att arbetstiden icke må överstiga 48 timmar i veckan, dels att dagman å helgdag icke må under längre tid än sammanlagt högst 1 timme såsom ordinarie arbetstid åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i sjömannens åligganden och icke kan tåla uppskov; den ordinarie arbetstiden skall enligt lagen vara förlagd mellan klockan 6 och

klockan 20, såvida ej annat överenskommits.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag.

6 §. Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal.

Gällande lag föreskriver beträffande ekonomipersonalen begränsning av den ordinarie arbetstiden till 10 timmar för dygn, med inskränkning å helgdag till skeppstjänst som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning, nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring; arbetstiden skall vara förlagd mellan klockan 5 och 20, dock att annan förläggningstid än den lagstadgade är medgiven efter överenskommelse. Från tillämpningen av vad sålunda stadgas undantages arbete som utföres å passagerarfartyg; för arbete som förrättas å dylikt fartyg är ett maximum fastställt av 12 timmar om dygnet samt föreskrivet att arbetet skall vara ordnat så, att en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar erhålles. Vidare innehåller lagen en bestämmelse med karaktär av anvisning om fördelning av arbetstiden i enlighet med en av befälhavaren på förhand fastställd plan.

Kommittéförslaget avviker i denna del ej oväsentligt från gällande lag. Sålunda har den ordinarie arbetstiden å passagerarfartyg minskats från 12 timmar om dygnet för all ekonomipersonal till 10 timmar för person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjänande, till 9 timmar för den egentliga kökspersonalen, samt till 8 timmar om dygnet för annan ekonomipersonal. På lastfartyg har arbetstiden minskats från 10 till 9 timmar om dygnet. Lagens föreskrift beträffande helgdagsarbetets art har utslutits liksom dess förläggningsbestäm-

melser; i de sistnämndas ställe ha införts bestämmelser om att arbetstiden skall vara förlagd för all ekonomipersonal på lastfartyg inom en tidrymd (»spridningstid») av 13 timmar i följd samt å passagerarfartyg för person som är anställd för passagerarnas direkta betjänande ävensom för den egentliga kökspersonalen inom en tidrymd av 14 timmar i följd. Lagens bestämmelse som fördelning av arbetstiden i enlighet med särskilt fastställd arbetsplan bibehålles oförändrad.

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

som den blott återger vad som är allmänt bruk till sjöss. Vad angår förlägningsbestämmelserna har förändringen skett efter mönster av 1946 års konvention; de nu förordade mera tänjbara förlägningsbestämmelserna torde i någon mån bidraga till att underlätta anpassningen till den föreslagna inskränkningen av arbetstiden. En dubbling av förlägningsbestämmelserna genom bibehållande av till vissa klockslag fixerade förläggningstider har icke ansetts lämplig, och skulle f. ö. lätt kunna motverka en önskvärd rationalisering av ekonomipersonalens arbete.

7 §. Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

1 mom. Gällande lags huvudregel innebär ett allmänt maximum av 10 timmar för styrmän och 9 timmar för annan sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen under ankomst- och avgångsdygn. Såsom inskränkande modifierationer gälla följande föreskrifter, nämligen att arbetstiden för vaktindelad maskinpersonal icke må överstiga vederbörandes ordinarie arbetstid till sjöss, samt att å helgdag icke må såsom ordinarie arbete förekomma annan skeppstjänst än som å helgdag är tillåten till sjöss för vaktindelad personal jämte klargöring i anledning av ankomsten eller avgången och annat arbete som fordras för ilandförande och ombordtagande av passagerare, post- och passagerares effekter samt ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, ävensom lastning och lossning av stycke gods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas. Därjämte innehåller lagen be-
träffande askhissning samma bestäm-

melse som i 4 §. Vidare förekommer ett stadgande varigenom särskild hänsyn tagits till det normala behov av arbete som föreligger då fartyg ankommer så sent, respektive avgår så tidigt på dygnet, att detta i verkligheten är att huvudsakligen anse såsom ett vanligt sjödygn, i vilket fall beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad personal må ske enligt de bestämmelser som gälla då fartyget är till sjöss (4 §); för att hindra otillbörligt utnyttjande har emellertid den ordinarie arbetstiden i hamn i dylikt fall maximerats till 1 timme.

Kommittéförslaget avviker från gällande lag främst därutinnan att den ordinarie arbetstiden för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen generellt begränsats till 8 timmar om dygnet. Lagens helgdagsklausul har bibehållits oförändrad, medan de särskilda stadgandena om askhissning samt sen ankomst och tidig avgång uteslutits.

Genom kollektivavtal mellan redareföreningen och sjöfolksförbundet har 8-timmarsregeln genomförts för däck- och maskinmanskaper å ankomst- och avgångsdag, med den modifiering att arbetstiden för vissa närmare uppräknade slag av arbeten kan utsträckas ytterligare 1 timme å fartyg med en dräktighet understigande 1800 ton dödvikt. Konventionen fastställer 8-timmars arbetsdag vid ankomst och avgång i dess fjärrtrafik, medan särskild föreskrift i förevarande hänseende saknas för närtrafikens vidkommande. Ehuru arbetsförhållandena vid ankomst och avgång alltjämt torde erbjuda ett ur lagstiftningssynpunkt relativt svårreglerat område, har kommittén likväl ansett sig böra förorda 8-timmarsprincipens generella genomförande i enlighet med konventionens föreskrift för dess fjärrtrafik; även det

särskilda stadgandet rörande arbetstiden vid sen ankomst och tidig avgång har ansetts böra utgå. Vidkommande askhissningen torde få hänvisas till vad som yttrats rörande detta spörsmål under 4 §.

2 mom. Gällande lag föreskriver beträffande ekonomipersonalen att bestämmelserna i 6 § rörande arbetstiden till sjöss skola lända till efterrättelse.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag såvitt angår passagerarfartyg, medan regleringen ifråga om lastfartyg står i närmare överensstämmelse med vad som föreslagits beträffande hamndygn; arbetstiden har sålunda å lastfartyg begränsats till 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd. I likhet med vad kommittén föreslagit beträffande annan personal bör även ekonomipersonalen i största möjliga utsträckning komma i åtnjutande av begränsningen av arbetstiden i hamn jämväl under ankomst- och avgångsdygn. Det synes utan större praktiska svårigheter i allmänhet vara möjligt att ordna arbetsförhållandena å lastfartygen så, att denna begränsning kan genomföras, medan kommittén av hänsyn till ekonomiska och praktiska omständigheter icke anser sig kunna förorda principens utsträckning till passagerarfartygen.

8 §. *Ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn.*

1 mom. Enligt gällande lag utgör den ordinarie arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet respektive högst 48 timmar i veckan; å helgdag är arbetet inskränkt till vanligen förekommande löpande göromål och lättare

rengöring under tillhoppa högst 1 timme.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag.

2 mom. För ekonomipersonalen utgör enligt gällande lag den ordinarie arbetstiden vid uppehåll i hamn högst 8 timmar om dygnet, varutöver dock må såsom ordinarie arbete förekomma skeppstjänst under ytterligare 2 timmar å passagerarfartyg och 1 timme å annat fartyg, allt under förutsättning att så kräves för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande. Å helgdag må ekonomipersonalen såsom ordinarie arbete endast åläggas skeppstjänst som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Kommittéförslaget avviker från gällande lag därutinnan att arbetstiden för ekonomipersonalen å passagerarfartygen generellt fastställts till 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd, då passagerare finnes ombord; då så icke är fallet, har det icke ansetts nödvändigt att bibehålla gällande lags möjlighet till utsträckning till 10 timmar, utan har arbetstiden för detta fall ansetts kunna begränsas till 8 timmar om dygnet under loppet av 12 timmar i följd å måndagar—fredagar, samt till 5 timmar å lördagar och helgdagar; för annan ekonomipersonal än köks- och uppassarpersonalen har arbetstiden å helgdag ytterligare inskränkts till att avse vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa högst 2 timmar. För lastfartygen har arbetstiden begränsats till 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd å måndagar—fredagar samt till 6 timmar å lördagar; gällande lags helgdagsklau-

sul har för ekonomipersonalen å dessa fartyg bibehållits oförändrad, dock att arbetstidens längd maximerats till 5 timmar. Kommittéförslaget står i denna del i överensstämmelse med 1946 års konvention.

3 mom. Beträffande den ordinarie arbetstidens förläggning föreskriver gällande lag, att arbetstiden för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen skall förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9 samt för ekonomipersonalen å lastfartyg å söckendag mellan klockan 6 och klockan 19, allt såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt.

Kommittéförslaget är lika med gällande lag såvitt angår sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen. För ekonomipersonalen har det ansetts nödvändigt att skapa något större elasticitet, varför förlägningsklausulen utesluts för vissa lastfartyg, nämligen sådana som föra passagerare, varjämte dess innehåll begränsats till att fastställa ett klockslag, klockan 19, efter vilket ordinarie arbete i regel icke må förekomma. Då förlägningsklausulens praktiska syfte får anses vara att begränsa kvällsarbetet, har det icke ansetts erforderligt att bibehålla fixerad begynnelsetid på morgnarna, helst som något missbruk icke torde behöva befaras såsom följd av ett borttagande av bestämmelsen härom.

9 §. Vederlag för viss ordinarie arbetstid.

Kommittéförslaget saknar i denna del motsvarighet i gällande lag. Det innebär föreskrift om att sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen skall er-

hålla vederlag i någon form för all ordinarie arbetstid utöver 48 timmar i veckan å fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton, respektive utöver 112 timmar under loppet av två veckor i följd å mindre fartyg; sistnämnda bestämmelse gäller även ekonomipersonalen å samtliga fartyg. Vederlaget skall till art och omfattning närmare fastställas genom kollektivavtal, varvid avseende skall fästas å att vederlaget i största möjliga utsträckning bör utgå i form av fritid i hamn och att dylik fritid icke skall räknas som semester. Förslaget avser sålunda att tillförsäkra däck-, maskin- och radiopersonalen å alla större fartyg i fjärrtrafik vederlag för ordinarie arbetstid utöver normal arbetsvecka i land, d. v. s. kompensation för helgdagar till sjöss. Vad angår nämnda personal å mindre fartyg samt ekonomipersonalen å fartyg i allmänhet avser förslaget att bereda vederlag för ordinarie arbetstid utöver en genomsnittlig arbetsdag av 8 timmar. Förslaget, som har sin förebild i konventionen, är, såsom ovan antytts, en nyhet för den svenska lagstiftningen. Kommittén finner det emellertid angeläget att för sjöfolkets del på detta sätt åvägabringa någon motsvarighet till vad som gäller för flertalet arbetstagare i land. Genom att perioden för arbetstidens genomsnittliga beräknande utsträckts till två veckor för ekonomipersonalen å fartyg i allmänhet samt för övrig personal å mindre fartyg torde erforderlig elasticitet ha åstadkommits. Då de avtalsslutande arbetsmarknadsparterna själva få fastställa vederlagets art och storlek, lär erforderlig hänsyn kunna tagas till de särskilda förhållandena inom olika grenar av sjöfarten.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik

10 §. *Ordinarie arbetstid i närtrafik.*

Ifrågavarande bestämmelser återfinnas i *gällande lag* i 9 §, vilket lagrum innehåller föreskrift om att den ordinarie arbetstiden, där skeppstjänsten ej är anordnad i enlighet med vad som gäller beträffande fjärrtrafik, skall utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd, med den ytterligare inskränkning att sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg, icke må såsom ordinarie arbete åläggas mer än 63 timmars skeppstjänst i veckan.

Kommittéförslaget innehåller samma huvudstadgande rörande arbetstidens begränsning i närtrafik som gällande lag, nämligen maximering av den ordinarie arbetstiden till 24 timmar för två dygn i följd. Begränsningen till 63 timmar i veckan har ersatts med en begränsning till 112 timmar under loppet av två veckor i följd, vilken begränsning i förslaget är generell och sålunda omfattar jämväl ekonomipersonalen å passagerarfartyg. Kommittén anser, att även det sjöfolk som sysselsättes å fartyg i närtrafik principiellt bör komma i åtnjutande av en arbetstidsreglering som

innebär en normalarbetsdag om 8 timmar i genomsnitt. Genom kollektivavtal har arbetstiden även i flera fall inskränkts inom hithörande område. Allvarligare praktiska hinder torde icke föreligga för en minskning från genomsnittligt 9 till 8 timmar, särskilt som verkningarna avsevärt mildras, om den genomsnittliga arbetstiden får utjämnas under loppet av två veckor i stället för en. Vad särskilt angår arbetstiden för ekonomipersonalen å passagerarfartyg torde böra nämnas, att den ordinarie arbetstiden i den mest betydelsefulla farten, skärgårds- och målartrafiken, är begränsad genom kollektivavtal till 69 timmar i veckan för den kvinnliga personalen. Den föreslagna inskränkningen kan i vissa fall bli rätt avsevärd, men kommittén håller före att det särskilt på detta område skall visa sig möjligt att åvåga-bringa en väsentlig rationalisering av arbetet. Kommittén får därjämte erinra om undantaget i 1 § för serverings- och upppassarpersonal å fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 ton, vilka utgöra huvuddelen av här ifrågakommande fartyg.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och overtidsarbete

11 §. *Säkerhetstjänst.*

Med denna paragraf i *kommittéförslaget* likalydande bestämmelser återfinnas i *gällande lags* 10 §, enligt vilken sjöman må användas till skepps-

tjänst utan hinder av i det föregående stadgade begränsningar, då det är fråga om följande slag av skeppstjänst, nämligen dels egentlig säkerhetstjänst, d. v. s. skeppstjänst som ovill-

korligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods, dels nödhjälps i fall då skyldighet att lämna sådan föreligger enligt sjölagen, dels ock deltagande i författningsmässigt föreskrivna övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar. För skeppstjänst som utföres på grund av dessa bestämmelser är sjöman icke berättigad till särskild ersättning, såvida ej annat överenskommits.

12 §. Övertidsarbete.

Med denna paragraf i *kommittéförslaget* likalydande föreskrift innehålls i *gällande lags* 11 §, vilken medger att sjöfolket, utöver vad i 2 och 3 kapitlet stadgas, mot ersättning må åläggas jämväl annan än i nästföregående paragraf omförmäld skeppstjänst.

13 §. Begränsning av övertidsarbete.

Gällande lag innehåller såsom huvudbestämmelse en begränsning av övertidsarbetet till 24 timmar i veckan, med tillägg att i fjärrtrafik övertidsarbete icke må förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar; å fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart må övertidsarbete ej heller förekomma regelbundet till sjöss. Härtill är knuten en specialbestämmelse rörande det övertidsarbete som må åläggas styrmanstelegrafist med tjänstgöring i tre vakter, innebärande att från det angivna maximum av 24 timmar i veckan skall dragas den tid styrmanstelegrafisten utöver 8 timmar såsom ordinarie arbete

ålagts telegraf- och telefontjänst. Från sålunda stadgad begränsning undantager lagen övertidsarbete som erfordras för nödig vakttjänst i hamn, vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn, skeppstjänst som föranledes av besättningsminskning under pågående resa samt annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullföljas å tid då sjöman icke eljest enligt sjöarbetstidslagen har att förrätta arbete.

Kommittéförslaget upptager gällandelags huvudstadgande, innefattande begränsning av övertidsarbetet till 24 timmar i veckan, i oförändrad form. Begränsning av övertidsarbetet i sådan grad att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn ej kommer att uppgå till mer än 16 timmar har utsträckts till att omfatta även närtrafik. Förbudet mot regelbundet övertidsarbete till sjöss i nordsjö- och vidsträcktare fart har ersatts med en allmän rekommendation att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet. Specialregeln för styrmanstelegrafistens övertidsarbete har bortfallit, när telegraf- och telefontjänst enligt förslaget principiellt likställts med annan skeppstjänst. De särskilda undantagen från begränsningen äro lika med motsvarande bestämmelser i gällande lag.

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

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

14 §. Ersättning för övertidsarbete.

1 mom. Gällande lag fastställer i 13 § att ersättning för övertidsarbete skall utgå i penningar; dock att den

må kunna beredas i form av fritid, då fråga är om vakttjänst i hamn samt om arbete som utföres av sjöman som icke uppbär kontant lön.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag.

2 mom. I gällande lag stadgas att penningersättning skall utgöra för övertidsarbete å söckendag minst en 150-del samt å helgdag minst en 75-del av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller där emot svarande ersättning. Vidare gäller att ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle, samt att för varje påbörjad halvtimme ersättning betalas såsom för hel halvtimme.

Kommittéförslaget är i denna del lika med gällande lag.

3 mom. Kommittéförslaget är jämväl detta avseende lika med *gällande lag*, vilken innehåller regler vid övertidsarbetets ersättande med fritid.

5 KAP.

Övriga bestämmelser (15—26 §§)

Bestämmelserna i detta kapitel motsvaras av 14—25 §§ i *gällande lag*, vilka lagrum innehålla föreskrifter rörande lagens tvingande natur, förande av övertidsjournal, lagens tillgänglighållande ombord å fartygen, tillsyn å lagens efterlevnad, straffbestämmelser och processrättsliga regler.

I *kommittéförslaget* hava nu gällan-

de bestämmelser upptagits med allenast vissa mindre ändringar. Av hänsyn till konventionen har möjligheten att medgiva eftergift från journalens förande ändrats till att avse fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 ton i stället för fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart. Övriga ändringar hava redaktionell karaktär.

Övergångsbestämmelser

Tillika med en jämväl i *gällande lag* förekommande bestämmelse om rätt för vederbörande myndighet att även innan lagen trätt i kraft meddela undantag som avses i lagens dispensklausuler, innehåller *kommittéförslaget* ett efter mönster av gällande lag formulerat övergångsstadgande, innebärande att kravet på den kortare arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däck-, maskin- och radiopersonalen, varom föreskrifter meddelats i 4 § punkt a)—g) i förslaget, må eftergivnas beträffande sådana vid lagens ikraftträdande redan sjösatta svenska fartyg vara förefintligt bostadsutrymme eller stadigvarande inrättningar icke förslå för en ökad besättningsstyrka och där anordnande av ytterligare bostäder och inrättningar icke är praktiskt möjligt eller skulle draga oskäligen kostnader. I de fall då eftergift lämnats komma sålunda automatiskt föreskrifterna i punkt h) att gälla. Det torde vidare få observeras att bestämmelserna i 9 § rörande vederlag för viss ordinarie arbetstid icke röna inflytande av att eftergift lämnas enligt övergångsbestämmelserna, varför sålunda vederlag i förekommande fall skall utgå för ordinarie arbetstid utöver 48 timmar i veckan resp. 112 timmar under två veckor i följd för ifrågasvarande kategorier. Med hänsyn till att den föreslagna arbetstidsreglering-

en kommer att i avsevärd omfattning medföra övergång från tvåvaktsystem till trevaktsystem för samtliga ifrågasvarande personalgrupper, har övergångsbestämmelsen utsträckts till att avse all personal, med undantag av ekonomipersonalen. I enlighet med gällande lag upptager förslaget föreskrift om att den individuella prövning som erfordras för fastställande av nyss angivna förutsättningar för avvikelser från arbetstidsbestämmelsernas iakttagande, skall dokumenteras i form av ett särskilt bevis som skall förvaras ombord; enligt förslaget har bevisets giltighetstid inskränkts till att avse högst två år åt gången, medan övergångsbestämmelsen i gällande lag avser fyra år.

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

Av hr Böös:

Då jag nödgas anmäla en från kommitténs majoritet i viss mån avvikan- de mening, innebär detta icke någon principiell skiljaktighet med avseende å önskvärdheten av en reformering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen i syfte att bringa den i allt närmare anslutning till principen om 8 timmars arbetsdag. Detta har ju länge varit målet för lagstiftningsarbetet på ifrå- gavarande område, och jag finner det fullt riktigt att man nu söker fullfölja strävandena i denna riktning. En så- dan åtgärd anser jag väl motiverad även såsom ett uttryck bland andra för samhällets erkänsla för sjöfolkets insatser under krigsåren. Även med hänsyn till rederinäringens intresse an- ser jag det angeläget att så förmånliga arbets- och levnadsvillkor som förhål- landena medgiva beredas de ombord anställda, befälet ej mindre än man- skapet. På dessa och liknande skäl an- sluter jag mig i huvudsak till det nu beslutade förslaget. Emellertid kan jag icke i alla avseenden underskriva den motivering betänkandet innehåller. Detta beror närmast på att jag kän- ner mig mera tveksam än majoriteten beträffande den svenska sjöfartsnä- ringens förmåga att i en sämre kon- junktur än den nuvarande uthärda konkurrensen från andra länders han- delsflottor utan stöd av en mera all- mänt genomförd internationell regle-

ring av sjöfolkets arbetsförhållanden. De ekonomiska konsekvenserna av den tilltänkta lagstiftningsreformen förefalla mig för den skull böra skän- kas större beaktande än majoriteten varit böjd att göra, och särskilt synes det mig nödvändigt att med avseende å ikraftträdandet av den blivande lagen allvarligen överväga huruvida icke en allmänare internationell an- slutning till den princip som kommit till uttryck i förslaget bör avvaktas, innan lagen sättes i kraft; i all syn- nerhet finner jag utvecklingen i Norge och Storbritannien böra ägnas upp- märksamhet i detta sammanhang. Därest tillräcklig klarhet härutinnan icke skulle föreligga vid lagens an- tagande, borde försiktigheten måhända bjuda att låta dess ikraftträdande bliva beroende på särskilt beslut av Kungl. Maj:t.

En annan allvarlig fråga gäller till- gången på befäl och manskap för ge- nomförande av den tilltänkta arbets- tidsregleringen, vilken såsom utred- ningen visat kräver en väsentlig be- manningsökning, större eller mindre under olika förutsättningar. Det är icke sannolikt att tillgången skall mot- svara behovet, framför allt icke be- träffande befälet. Bristen kommer att i avsevärd mån få täckas med över- tidsarbete, särskilt i fråga om befälet, enär personer utan erforderlig kompe-

tens icke lagligen kunna få taga vakt på eget ansvar. I betraktande av den uppluckring som föreslagits beträffande reglerna om begränsningen av övertidsarbetet och med hänsyn till strafffrihetsklausulen i 19 § sista stycket (som fritager befälhavare och redare från ansvar i de fall då för lagens tillämpning nödig bemanning icke kunnat anskaffas) torde de nya reglerna icke behöva befaras komma att hindra fartygens nyttjande. Detta utgör emellertid mera en nödfallsutväg än någon egentligen tillfredsställande lösning. Det torde likvisst icke vara oberrättigat att antaga, att med lagens genomförande följande förmåner i form av minskad arbetstid eller ökad övertidsersättning så småningom skola medföra förbättrade rekryteringsförhållanden. Det är särskilt av denna anledning som jag, ehuru icke utan tvekan, ansett mig kunna biträda förslaget om utsträckt tillämpning av 8-timmarsprincipen jämväl i vad angår befälet.

Vidkommande härefter de särskilda stadganden beträffande vilka jag funnit mig böra anmäla skiljaktig mening, vill jag först framhålla, att anledningen till att jag i nedanberörda hänseenden icke kunnat ansluta mig till majoriteten i stort sett är den, att majoriteten enligt min mening icke skänkt vederbörligt beaktande åt den för sjöarbetstidslagstiftningen hittills grundläggande regeln att lagstiftningen i möjligaste mån bör undvika att på sådant sätt ingripa i arbetsordningen ombord å fartygen att arbete som regelmässigt måste utföras förvandlas till övertidsarbete; att införa lagbud vilkas omedelbara verkan är att normalt förekommande arbete förvandlas till övertidsarbete — varigenom övertidsarbetets mängd ökas, medan ar-

betstidens summa lämnas obeskuren — kan icke vara riktigt. Om man i likhet med kommittén (jfr sid. 29) anser att lönefrågor principiellt böra lämnas åt arbetsmarknadens parter att reglera genom kollektivavtal utan lagstiftarens inblandning, kräver konsekvensen att man bör undvika att skapa lagregler vilkas verkan är löne reglerande och icke arbetstidsbegränsande.

Det mest framträdande exemplet på vad jag här åsyftar är kommitténs förslag till reglering av arbetstiden vid ankomst och avgång (7 §). Ehuru det är obestridligt att det normalt föreligger ett ökat behov av arbete då ett fartyg ankommer till eller avgår från hamn, har kommittén ansett sig böra förorda 8-timmarsprincipens generella genomförande jämväl å ankomst- och avgångsdagar och härvid även låtit nu gällande specialregel rörande arbetstidens beräkning i fall av sen ankomst eller tidig avgång utgå ur förslaget. Med hänsyn till Seattle-konventionens krav härutinnan har jag icke velat motsätta mig begränsning av den ordinarie arbetstiden till 8 timmar vid ankomst och avgång i vanliga fall, men jag kan icke biträda förslaget att avsluta stadgandet om arbetstiden vid sen ankomst och tidig avgång. Den lösning av problemet som åvägabragts genom stadgandet i näst sista stycket av 7 § i gällande lag har, såsom av förarbetena framgår (se departementschefens uttalande i prop. nr 223/1938 sid. 89 ff), tillkommit efter mycket noggrant övervägande och under hänsynstagande till berättigade intressen å båda sidor. Såsom särskilt motiv för att vid sen ankomst resp. tidig avgång medgiva tillämpning av de regler som gälla då fartyget är till sjöss (4 §), anförde departementschefen, att det med

hänsyn till arbetstidslagstiftningens grundprinciper syntes honom icke vara riktigt att på sådant sätt beskära arbetstiden att, vad t. ex. ankomst-dagar beträffade, såsom ordinarie arbete förrättad vakttjänst till sjöss i efterhand förvandlades till övertidsarbete allenast av den anledningen att fartyget senare på dagen ankomme till hamn, vilket utan ifrågavarande specialstadgande skulle bliva fallet beträffande tvåvaktindelad personal. Att stadgandet genom kollektivavtal i viss utsträckning blivit satt ur spel, är uppenbarligen intet skäl för uteslutning av stadgandet, enär de ekonomiska förmåner som därigenom tillförsäkrats sjöfolket just äro av det slag som bör säkerställas genom kollektivavtal och icke genom lagstiftning. Jag föreslår därför, att ifrågavarande specialstadgande bibehålles.

I 6 § i förslaget ha reglerna beträffande arbetstiden till sjöss för ekonomipersonalen å passagerarfartyg uppdelats i tre punkter med olika regler för olika kategorier av ekonomipersonal, innebärande en maximering av den ordinarie arbetstiden till 10, resp. 9 och 8 timmar per dygn, medan konventionen i förevarande avseende icke innehåller mer än en enda, generellt tillämplig regel (10 timmar under loppet av 14 timmar i följd). Här rör man sig på ett ömtåligt område, där man enligt min mening gör klokt i att överlåta detaljregleringen åt parternas egna överenskommelser, vilka medgiva en långt smidigare anpassning efter växlande förhållanden. Jag föreslår därför, att stadgandet i fråga begränsas till en bestämmelse av innehåll att ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonalen å passagerarfartyg må utgöra för dygn räknat högst 10 tim-

mar under loppet av 14 timmar i följd.

Den s. k. vederlagsklausulen i 9 § är, såvitt jag förstår, felkonstruerad. Sådan den i förslaget är avfattad medför den å ena sidan att trevaktindelad personal å fartyg med mindre brutto-dräktighet än 500 ton icke kommer i åtnjutande av någon vederlagsförmån alls, vilket knappast torde ha varit kommitténs avsikt; å andra sidan verkar förslaget därhän att viss tvåvaktindelad personal kommer att erhålla rätt till vederlag i större utsträckning än som åsyftats med de stadganden i konventionen varifrån vederlagsidén är hämtad. Meningen torde, i korthet uttryckt, kunna sägas vara att trevaktindelad personal skall erhålla kompensation för söndagar till sjöss, medan tvåvaktindelad personal skall åtnjuta kompensation för den tid som överstiger den ordinarie arbetstiden vid trevaktindelning. Enligt min mening bör paragrafen i anslutning till motsvarande stadganden i konventionen avfattas så, att vederlag skall åtnjutas för ordinarie arbetstid som överstiger a) 48 timmar då fråga är om sjöman vars ordinarie arbetstid till sjöss enligt 4 § utgör högst 8 timmar om dygnet, och b) 112 timmar under två veckor i följd då fråga är om annan sjöman (d. v. s. tvåvaktindelad personal och ekonomipersonal).

Enligt Seattle-konventionen må liksom enligt gällande lag sådana nautiska observationer för fastställande av fartygets position och sådana meteorologiska observationer, som enligt sedvana och sjömansbruk verkställas av fartygsbefälet, äga rum utanför ordinarie arbetstid utan att därför räknas såsom övertidsarbete. Det rör sig i regel om någon kortare stund, vanligen vid middagstid. Stadgandet här-

om har uteslutits i förslaget (jfr 4 § gällande lag och art. 18 i konventionen). Det har gjorts gällande att dylika observationer icke längre nödvändigtvis behöva förrättas i den ordning som av ålder varit bruklig, men denna mening delas icke av alla fackmän, och på Seattle-konferensen var man ense om att möjliggöra bibehållandet av den gamla ordningen. Jag anser, att så även bör vara fallet för vårt vidkommande; stadgandet i fråga bör emellertid begränsas till utförande av sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer och kan så avfattat lämpligen inrymmas i 11 §, med vars övriga bestämmelser det i viss mån är besläktat. Ett sålunda konstruerat stadgande innebär för övrigt en icke oväsentlig inskränkning i jämförelse med gällande bestämmelse i 4 §, som medger arbete utanför vakterna under en hel timme per dygn för ifrågavarande observationer jämte journalföring och expeditionsgöromål.

Med avseende å ersättningen för overtidsarbete (14 §) anser jag det i konsekvens med kommitténs avböjande hållning i fråga om lagstiftning på löneområdet böra övervägas om det icke borde överlätas åt parterna att själva överenskomma om overtidser-

sättningens storlek, självfallet med ett lagstadgat minimum, lämpligen bestämt till i konventionen föreskrivna 125 procent av timlönen.

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

Av hr Reuterskiöld:

I följande avseenden får jag anmäla mot kommittémajoriteten skiljaktig mening.

Allmänna synpunkter.

I. Såsom den i betänkandet lämnade historiska redogörelsen utvisar, hava sedan den första sjöarbetstidslagens tillkomst år 1919 avsevärda för-

bättringar i sjöfolkets arbetstid genomförts. Detta skedde framför allt genom 1938 års sjöarbetstidslag. De ekonomiska verkningarna av denna lag hava för sjöfartsnäringen varit betydande. Det framhålles ofta, att näringen utan svårigheter kunnat tåla dessa belastningar. Därvid bortser man emellertid från, att sjöfarten till följd av världs-

kriget och dess efterverkningar kunnat arbeta under goda konjunkturen. På grund härav har sjöfartsnäringsen hittills kunnat bära de merkostnader, som arbetstidsinskränkningen medfört. Men huru skulle det gestaltat sig, om näringsen fått arbeta under en lågkonjunktur? Det kan vara av intresse att i detta sammanhang hänvisa till den utredning, som företogs av Kommerskollegium år 1934 rörande den svenska sjöfartsnäringsens ekonomiska förhållanden. Utredningen skulle, såsom Kollegium framhöll, vara ägnad att klargöra den inverkan, som de tidigare årens utveckling på sjöfartens område finge anses hava utövat och utövade på den svenska sjöfartsnäringsens möjligheter inom olika verksamhetsområden. Såsom bekant rådde under de första åren av 1930-talet en omfattande depression, vilken i synnerhet träffade sjöfarten. År 1933 torde hava varit det för åtminstone trampsjöfarten svåraste året. Driftsresultatet sistnämnda år för de i utredningen ingående 205 tramprederiföretagen, omfattande en fartygsflotta av 609 fartyg om 573 000 bruttoton, utvisade, att före avskrivning endast intjänats 2,1 miljoner kronor. För ej mindre än 94 rederier förelåg rent driftsunderskott med 1,2 miljoner kronor. Endast 62 rederier hade haft möjlighet att göra avskrivningar till ungefär 5 % av bokföringsvärdet. Om affärsmässig avskrivning hade verkställts av samtliga rederier skulle trampfarten detta år hava gått med en förlust av 2,9 miljoner kronor. Kollegium anför härom: »Det otillfredsställande läget inom företrädesvis svensk trampfart karakteriseras i första hand genom under en följd av år bristande balans mellan inkomster och utgifter i rörelsen, d. v. s. i stor utsträckning förekommande driftsunderskott eller,

där driftsöverskott förekommit, alltför låga sådana.

Genom driftsunderskotten, särskilt där sådana förekommit under en följd av år, har företagens likviditet blivit ansträngd eller otillfredsställande.» Dessutom heter det: »De slutförda statistisk-ekonomiska undersökningarna rörande sjöfarten hava vidare visat, att bokföringsvärdena på fartygen, särskilt inom trampflottan, i stor utsträckning ligga väsentligt över de antagliga marknadsvärdena, ett förhållande som säkerligen främst har sin orsak i att de otillfredsställande driftsresultaten under jämförelsevis lång tid icke lämnat rum för tillräckliga eller ofta ens några avskrivningar å tonnage.»

Kommerskollegium och Socialstyrelsen, som år 1937 hade att yttra sig över det då föreliggande förslaget till ny sjöarbetstidslag, framhöll i belysning av det ovan anförda, att de föreslagna reformerna torde kunna antagas bäras av sjöfarten så länge denna gynnades av så goda fraktmarknadsförhållanden, som de då rådande. I den mån åter dessa förhållanden mera väsentligt försämrades, måste ett genomförande av de tilltänkta reformerna förr eller senare vålla svårigheter.

För den, som under en följd av år studerat sjöfarten, står det klart, att på de nuvarande konjunkturerna efter hand kommer att följa en nedgångsperiod. När denna kommer kan icke exakt bedömas, men en ganska allmän nedgång i fraktsatserna har redan kunnat förmärkas och då härtill kommer, att många fartyg icke längre kunna erhålla fulla laster, torde rederiernas driftsresultat fortsättningsvis komma att bliva betydligt sämre än hittills. Även om utgångsläget vid en lågkonjunktur nu är bättre än vid närmast

föregående lågkonjunktur, visar erfarenheten att de reserver, som rederierna skapat, under en sådan konjunktur snabbt försvinna. Allt talar för, att återhållsamhet är av nöden, när det gäller att ytterligare belasta näringen med utgifter. I det nu föreliggande förslaget till ny sjöarbetstidslag har icke iakttagits den försiktighet vid bedömandet av hithörande frågor, som av de båda ämbetsverken anbefallts.

De må erinras om att trampflottan ännu icke på långt när uppnått förkrigsnivån. Orsakerna härtill hava varit flera. Bland annat hava de höga priserna å detta tonnage omöjliggjort nybeställningar i många fall. Därest trampederierna finna, att omkostnaderna för bedrivandet av rörelsen så väsentligt ökas, som genom den föreslagna arbetstidslagen blir fallet för dem tillhöriga fartyg, är fara värt, att vare sig köp från utlandet eller nybyggen komma till stånd. Detta vore att beklaga, enär svensk sjöfart härigenom blir utträngd från transportområden, som av ålder betjänats av svenska fartyg. Vad detta skulle betyda för vårt land i form av minskade arbetstillfällen och reducerade fraktintäkter ligger i öppen dag.

II. Den internationella sjöarbetstidskonventionen, som antogs i Genève, blev endast ratificerad av ett fåtal länder (U.S.A., Australien och Belgien ävensom Sverige med vissa förbehåll). Under världskriget upptogs frågan på nytt av sjöfolket. År 1944 förelåg en av International Transport Workers Federation i samarbete med International Mercantile Marine Officers' Association utarbetad s. k. charter (The International Seafarers' Charter), däri vissa riktlinjer för det

fortsatta sociala reformarbetet för sjöfolk uppdrogos. En av de frågor, som i denna bereddes en framträdande plats, var konkurrensen sjöfartsnationerna emellan. I detta sammanhang kan det vara av intresse att återgiva vad som anföres härom i chartern:

»During the period between the two wars it was clearly demonstrated that socially progressive countries, where disposed to raise the standards of the shipping industry, were seriously handicapped by the weakening it involved in the competitive power of their national merchant navies.

From this it follows that the international character of the shipping industry makes it imperative to seek the widest possible uniformity in the working conditions of the seafarers, as otherwise the standards of the most advanced countries will always be endangered by those of the countries lagging behind.»

Detta uttalande visar, att sjömanskartans författare haft i sikte nödvändigheten av internationell enhetlighet, när det gäller önskvärda sociala förbättringar inom sjöfartsnäringen. Sjömanskartan föranledde Internationella Arbetsbyrån att sammankalla de båda sjömanskonferenserna i Köpenhamn och Seattle. Seattlekonventionen har hittills icke ratificerats av någon stat. Flera av de i Seattle representerade staterna hava uttryckligen förklarat, att de icke ämna ratificera konventionen. Vid ett nordiskt regeringssammanträde i Oslo rådde, såsom av kommittéförslaget framgår, enighet om att konventionen icke kunde ratificeras av de nordiska länderna. Sedan detta kommit till Internationella Arbetsbyråns kännedom, hava åtgärder

vidtagits för att undersöka möjligheterna av en revidering av konventionen och en konferens är avsedd att hållas under innevarande höst i sådant syfte. Enligt min mening är det oriktigt, att man från svensk sida nu framlägger förslag till arbetstidsregler på grundval av Seattlekonventionen, innan man sett resultatet av det igångsatta reformarbetet. Det synes mig vidare oriktigt, att man såsom i flera fall skett som skäl för införandet av skärpta bestämmelser i vår sjöarbetstidslag åberopar deras förefintlighet i konventionen, om icke därmed förknippas den bestämda förutsättningen, att en sådan lagstiftning här i landet icke tillämpas, förrän konventionen i den form den kan komma att få, trätt i kraft jämlikt dess föreskrifter. Detta innebär, att nio länder av följande, nämligen Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien skola hava ratificerat konventionen, varjämte fordras, att minst fem medlemsstater, vilkas ratifikationer registrerats å registreringsdagen, var för sig hava en handelsflotta om minst en miljon bruttoregisterton och att den samlade handelsflottan, som vid tiden för registreringen tillhör de medlemsstater, för vilka ratifikationer registrerats, uppgår till minst femton miljoner bruttoregisterton. Att det för svenskt vidkommande är av synnerlig vikt, att de övriga nordiska länderna och Storbritannien ansluta sig, torde icke närmare behöva utvecklas.

I betänkandet har lämnats en kortfattad redogörelse för arbetstidsregleringen i Storbritannien. Därav fram-

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

I fråga om arbetstiden för manskapet är det först å fartyg, överstigande 2 500 bruttoton i utrikes fart, som man fordrar trevaktssystem. Det framgår jämväl av de brittiska arbetstidsbestämmelserna, att man icke ansett

sig kunna uppspalta ekonomipersonalen på ett sådant sätt, som skett i det nu föreliggande sjöarbetstidsförslaget. Man har sålunda fastställt en arbetstid av 10 timmar per dygn till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn för all sådan personal. Det torde sålunda vara ovedersägligt, att de nyligen genom kollektivavtalen antagna reglerna om arbetstiden i Storbritannien äro väsentligt förmånligare än vad såväl konventionen som kommittébetänkandet innebär.

III. Såsom under II ovan framhållits, hava de nordiska länderna tagit upp frågan om samarbete i detta ärende. Detta har skett i överensstämmelse med kommitténs beslut. Det torde icke vara riktigt att framlägga svenskt förslag i avseende å sjöarbetstiden, innan detta samarbete avslutats.

IV. Kommittén har enligt departementschefens direktiv att undersöka möjligheterna av en mera allmän tillämpning inom sjöfartens område av principen om 8 timmars arbetsdag. Det har varit mig angeläget att medverka härtill, så långt de praktiska förhållandena det medgivit. Vid denna medverkan har jag emellertid ansett det oavvisligen nödvändigt, att man framgår med försiktighet och noggrant prövar verkningarna av de nya bestämmelser, som avses skola införas i en svensk sjöarbetstidslag. Så har enligt mitt förmenande icke skett. De skäl av såväl allmän som speciell natur, vilka framförts av kommitténs majoritet, te sig för mig på många punkter icke bärande. De stå i uppenbar strid med den motivering, som dåvarande departementschefen, statsrådet Sköld, år 1938 anförde. Det har icke av kommittémajoriteten på ett tillfredsstäl-

lande sätt motiverats, varför man anser sig kunna frångå de då anförda skälen. Härutinnan hänvisas till vad nedan under den speciella motivering- en återopas.

V. Vid den föreslagna inskränkningen av arbetstiden har tillräcklig hänsyn icke tagits till de betydande skiljaktigheter, som äro rådande inom industrien och å fartygen. Så har alltid tidigare skett. Jag avser härmed bland annat den skillnad, som består däri, att de anställda i de allra flesta fall måste bo och intaga sina måltider ombord i fartygen. Detta medför, att stora utrymmen å fartygen måste tagas i anspråk för besättningsbostäder samt köks- och förrådsutrymmen. Å de medelstora och mindre fartygen upptaga dessa utrymmen relativt större del än å de större. Ju mer bemanningen ökas, dess större del av fartyget måste utnyttjas för dessa ändamål. Om de inkräkta för mycket på lastutrymmet, blir fartyget icke ekonomiskt bärkraftigt.

Vidare måste beaktas, att en väsentlig del av arbetet till sjöss samt å ankomst- och avgångsdygn består i vakttjänst. Om denna vakttjänst ändras från tvåvaktsystem till trevaktsystem måste såväl befälets som i många fall manskapets antal ökas. Å de medelstora och särskilt de mindre fartygen nödgas man därigenom anställa ett antal sjömän, som medan fartyget ligger i hamn icke kunna sysselsättas i effektivt arbete. Ju längre tid fartygen ligga i hamn desto mera kännbart blir detta för företagen. Flertalet av de fartyg, som jämlikt förslaget skulle beröras av nu ifrågavarande bemanningsökning, hava relativt lång uppehållstid i hamn.

Den skillnad, som förefinnes mellan

det föga ansträngande arbete, som nutida sjömän i mycket stor utsträckning i form av vakttjänst förrätta i jämförelse med t. ex. det monotona tempoarbetet i en fabrik eller det mera påfrestande arbetet å skeppsvarv, måste man också taga i beaktande. Man får icke heller bortse från den längre effektiva frihet, som en sjöman åtnjuter, därigenom att han icke behöver spilla någon tid på resor till eller från arbetsplatsen. Den omväxling, som förekommer såväl i arbetet som genom att fartygen besöka olika hamnar och länder, medverkar givetvis också till att en något längre arbetstid än den, som tillämpas i land, icke för sjömännen kan bli alltför betungande eller ansträngande. Allt tungt arbete är redan reglerat på samma sätt som i land.

Sjömansyrket skiljer sig också från de flesta andra yrken därigenom, att sjömän av manskapsgrad byta arbetsplats i betydligt större utsträckning än arbetaren i land. Mellan av- och påmönstringar av fartygen uppstå alltid längre eller kortare tidsperioder, då sjömannen är ledig från arbete. Av intresse är att erinra om den utredning, som åberopades i 1942 års betänkande angående sjömanspensionering. Därav framgår, att den genomsnittliga effektiva arbetstiden för här ifrågavarande sjömän är 7 å 8 månader per år. Även om denna tid tenderar till att i viss mån förlängas, förhåller det sig likväl så, att sjömännen under en stor del av året äro arbetslediga. Denna omständighet är av synnerlig betydelse, då det gäller att bedöma behovet av fritidskompensation för sjöfolket.

Man måste också på grund av sjöfartens natur i större utsträckning taga hänsyn till vad som är praktiskt och ekonomiskt möjligt.

VI. Vidare får man ej reglera arbetstiden så, att resultatet blir en löneförbättring i form av ersättning för övertid, något som enligt mitt förmenan i mycket stor utsträckning blir följden av förslaget. Härutinnan hänvisas till den speciella motiveringen nedan.

VII. I avseende å den ökning av befäl, kökspersonal samt däck- och maskinmanskaper, som blir en följd av förslaget, hänvisar jag till betänkandet och vad som nedan under den speciella motiveringen anföres. Jag anser den brist på befäl och kvalificerad kökspersonal, som nu förefinnes, vara av så allvarlig natur, att den för närvarande icke möjliggör ett genomförande av förslaget.

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

De huvudskäl av mera allmän art, som föranlett mig att intaga en från kommittémajoriteten avvikande mening till ett genomförande av så långt gående bestämmelser, som föreslagits, äro sålunda följande.

1) De ekonomiska verkningarna av det föreliggande förslaget bli alltför betungande särskilt för de medelstora och mindre fartygen. Härutinnan hänvisas till vid betänkandet fogad utredning. Denna, som i och för sig utvisar minimisiffror, är ej heller rättvisande,

enär densamma upprättats under antagande av, att den nya sjöarbetstidskonventionen skulle tillämpas. Förslaget går emellertid på flera punkter icke oväsentligt längre.

2) Tillfölje förslaget fordras en betydande ökning av såväl befäl som ekonomipersonal och annan personal. Med hänsyn till bristen på befäl och kvalificerad kökspersonal blir det omöjligt att bemanna ett stort antal fartyg, så att förslagets bestämmelser kunna efterlevas.

3) Konsekvenserna av förslaget bleve i stor utsträckning en maskerad löneförhöjning på grund av de betydande övertidsersättningar, som måste utbetalas.

4) Den vid Seattlekonferensen 1946 antagna konventionen har ännu icke ratificerats av någon sjöfartsstat.

5) Åtgärder hava vidtagits för att åvägabringa ändring i denna konvention. I sådant syfte kommer en konferens att sammankallas av Internationella Arbetsbyrån tidigt innevarande höst.

6) Det nordiska samarbetet å detta område har ännu icke avslutats.

Specialmotivering.

I avseende å de olika lagparagraferna och motiveringen till dessa kan jag i följande punkter icke ansluta mig till de förslag, som framlagts av kommittémajoriteten.

1 § 2 mom.

Enligt mitt förmenande bör man bibehålla den nu gällande formuleringen av detta moment. Det kan icke vara riktigt, att under lagens tillämpningsområde lägga sådana sjömän, vilka äro att anse såsom förmän för viss avdelning ombord eller vilka kunna själva

i stor utsträckning reglera sin arbetstid. Jag syftar härvid närmast å förslaget om att i större utsträckning än hittills arbetstidsreglera främste styrmans och maskinchefs arbete även som att helt reglera radiotelegrafists och radiotelefonists arbete. Beträffande de båda förstnämnda befattningshavarna anförde departementschefen, statsrådet Sköld, i 1938 års proposition till ny sjöarbetstidslag bland annat följande:

»Vad ämbetsverken (Kungl. Kommerskollegium och Kungl. Socialstyrelsen) anført till stöd för förslaget om bibehållande så långt möjligt av gällande lags undantag beträffande *förste styrman* och *förste maskinist* torde få anses befogat. Liknande skäl hava lagts till grund för det i allmänna arbetstidslagen stadgade undantaget för befattningshavare i överordnad ställning såsom förmän, verkmästare och andra arbetsledare.»

I ämbetsverkens av departementschefen återopade yttrande heter det vidare: »Vad först angår *förste styrman* och *förste maskinist* å fartyg, var-est ytterligare en eller flera styrmän respektive maskinister finnas, intaga de en sådan ställning, att det måste anses olämpligt, att deras arbetstid regleras genom författningsföreskrifter. Det ankommer nämligen på dem att övervaka och leda den övriga besättningens arbete. Särskilt om det betänkes, att det i regel är dessa befälspersoner, som handhava förandet av övertidsjournaler och alltså kontrollera övertidsarbetets utförande, måste det framstå såsom mindre lämpligt att i författning föreskriva övertidsersättning åt dem. Beträffande *förste maskinisten* måste dessutom bemärkas, att han i allmänhet torde vara den ende ombord, som kan bedöma behovet av

övertidsarbete i maskinavdelningen, och att alltså den övertidsersättning, som han tillerkänner sig själv, praktiskt taget torde vara undandragen all kontroll.»

Härtill bör fogas, att från arbetstidslagen för detaljhandeln av den 18 juli 1942 undantagits företagsledare eller annan befattningshavare i överordnad ställning ävensom sådant arbete, som utföres under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande. I arbetstidslagen av den 30 juni 1944 för hotell, restauranger och kaféer hava liknande synpunkter kommit till uttryck. Denna lag undantager från bestämmelserna bland andra hovmästare, kökschef, husfru eller annan befattningshavare i överordnad ställning.

Det är icke meningen, att de sålunda undantagna befälspersonerna skola erhålla en överhövan betungande arbetstid, men deras ställning såsom arbetsledare synes mig motivera, att de undantagas från lagens tillämpning.

När det gäller *radiotelegrafister* och *radiotelefonister* kunna liknande synpunkter anföras. Liksom i avseende å förste styrmannens och maskinchefens arbete är det synnerligen svårt att kontrollera den övertid, som radiotelegrafisten uttager. Med hänsyn härtill har också hans arbete hittills ansetts böra stå utanför lagens reglering. Kommerskollegium och Socialstyrelsen uttalade i samband med behandlingen av denna fråga år 1938, att »det torde få anses uteslutet att åstadkomma någon generell arbetstidsbegränsning för yrkestelegrafisterna, därest gränserna för arbetstiden ej göras synnerligen vida. I varje fall lär det ej låta sig göra att för dem bestämma 8-timmarsdag eller liknande arbetstid.»

Dessa skäl äro alltför gällande. Det må emellertid framhållas, att radiotelegrafisten jämlikt gällande föreskrifter i kollektivavtalet åtnjuter ersättning för annat arbete än telegrajtjänsten, försåvitt arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdygn överstiger 18 timmar under två på varandra följande dygn. — I samband härmed är det av intresse att erinra om, att vissa frågor berörande telegrajtjänsten, vilka sammanhånga med fartygens säkerhet, komma att behandlas vid den stundande sjösäkerhetskonferensen i London under nästkommande april och maj, därvid säkerligen även frågan om telegrafistens passningstider kommer att bliva föremål för övervägande. En eventuell ändring i de nuvarande bestämmelserna kan med stor sannolikhet komma att inverka på radiotelegrafistens arbetstid.

Person, som är anställd enbart för skötseln av radiotelefonen, finnes för närvarande icke i den svenska handelsflottan. Därest sådan i en framtid komme att anställas, göra sig liknande skäl för hans undantagande från arbetstidsregleringen som ovan anförts i avseende å telegrafisten gällande.

2 § 2 mom.

Den nuvarande bestämmelsen om rätten att i närtrafik från arbetstiden avdraga uppehåll om minst $\frac{1}{2}$ timmes varaktighet, måste särskilt med hänsyn till den för denna trafik föreslagna nedskärningen av arbetstiden bibehållas. De speciella villkor, under vilka denna trafik bedrives, gör det nödvändigt att på ett effektivt sätt tillvarata arbetstiden. De ekonomiska svårigheter, varunder även under nu rådande förhållanden denna för kommunikationerna i våra skärgårdsområden viktiga trafik lider, skulle ytter-

ligare försvåras, om övertid finge tillgripas som en följd av att under arbetstiden uppkommande kortare uppehåll i arbete, vilka vederbörande ägde fritt använda, icke kunde frånräknas. I övrigt hänvisas till vad i proposition nr 223/1938 sid. 63 anföres i denna fråga.

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

4 §. *Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad däck-, maskin- och radio-personal.*

Såsom kommittén framhåller, avviker förslaget i betydande utsträckning från gällande lag, i det att området för tillämpningen av 8-timmarsprincipen vidgats väsentligt. För min del hyser jag den uppfattningen, att denna utvidgning, som därtill på flera punkter går längre än 1946 års konvention, skulle komma att medföra så betydande ekonomiska konsekvenser för den för konjunkturförändringar mest känsliga delen av handelssjöfarten, d. v. s. de medelstora och mindre fartygen och då i främsta rummet trampfartygen, att jag icke kan ansluta mig till densamma. I de allmänna erinringar, som ovan anförts mot förslaget i dess helhet, hava de huvudsakliga synpunkter framhållits, till vilka jag till stöd för denna min uppfattning i detta sammanhang får hänvisa. De nu gällande tongränserna hava nedskurits alltför mycket. I vissa fall förekommer ingen undre gräns, i

trots av att 1946 års konvention föreskriver detta. Sammanlagt är det ett stort antal fartyg, som beröras av de sålunda föreslagna ändringarna.

Följande exempel torde vara belysande för de svårigheter, som komma att uppstå för mindre fartyg, om de föreslagna bestämmelserna skulle genomföras.

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

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

Ett par andra spørsmål vill jag här särskilt beröra.

Maskinbefälets arbetstid har bestämts till 8 timmar per dygn för allt maskinbefäl, som har att själv förrätta smörjningsarbete. För de mindre fartygen kommer denna regel att verka mycket betungande. Den innebär i själva verket, att tre maskinbefäl måste anställas å mindre fartyg ner till 500 bruttoton, därest icke tre smörjare tillsätts. Den ekonomiska konsekvensen såväl med hänsyn till ökade bostäder som ett ökat lönekonto kan befaras komma att äventyra möjligheterna för dylika fartyg att upprätthålla sin trafik. Vad Maskinbefälsförbundet anför i sin till Chefen för Handelsdepartementet ingivna skrivelse av den 27 augusti 1945 rörande konsekvenserna för maskinbefälet om smörjarepersonal indrages, är icke riktigt, enär i praktiken sådan indragning jämlikt kollektivavtalsbestämmelse mellan Sveriges Redareförening och Svenska Maskinbefälsförbundet sedan 1940 varit förbjuden.

Smörjningsarbetet å de mindre fartyg, varom här är fråga, är för övrigt så litet betungande, att detsamma väl kan utföras vid sidan av det passningsarbete, som i övrigt åligger vederbörande maskinbefäl under hans vakt. I allt större utsträckning införes därjämte automatisk smörjning, som onödiggör extra smörjarehjälp.

När det gäller radiopersonalens arbetstid hänvisas till vad ovan under 1 § 2 mom. framhålles.

Av ålder har det ansetts, att styrman utom sin vakt kan åläggas visst observationsarbete etc. Det synes icke riktigt att nu ur lagen utesluta bestämmelsen om den med en timme utökade arbetstiden, så mycket mer som man under Seattlekonferensen efter ingående diskussion inkluderat en föreskrift därom i konventionen. Icke hel-

ler synes man tidigare från befälshåll hava haft något att erinra mot en sådan förlängning av arbetstiden.

Beträffande askhissningen må framhållas, att viss ersättning utgår enligt kollektivavtal för sådant arbete, därest det förrättas utanför ordinarie arbetstid. Det torde därför icke vara erforderligt att utbyta denna kontanta ersättning mot lagstadgad övertidsersättning. Vid 1938 års behandling ansåg sig departementschefen icke kunna utesluta bestämmelsen om att sådant arbete kunde få utföras å frivakt under erinran om bl. a. att »övertidsersättning jämlikt 13 § 2 mom. skulle vid varje tillfälle beräknas såsom för en halvtimmes arbete, ehuru den vid varje vaktskifte återkommande askhissningen i regel kräver helt kort tid och sällan torde uppgå till mera än 10 eller 15 minuter».

6 §. *Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonalen.*

Passagerarefartyg.

Den uppdelning av ekonomipersonalen, som verkställts i förslaget, kan jag icke godtaga, enär densamma dels är alltför rigorös, dels komme att medföra betydligt ökade övertidsersättningar. En sådan uppdelning går även utöver konventionsbestämmelserna. I dessa har man beträffande all ekonomipersonal å passagerarefartyg fastställt en arbetstid om 10 timmar under en spridningstid av 14 timmar.

Skulle förslaget i denna del genomföras, finge detta till följd, att det ekonomiska drivandet av passagerarefartygsflottan avsevärt försvårades. Nyligen har s/s »Drottningholm» försålts till utlandet. Ett av de vägande skälen därför har varit, att gällande bestämmelser i avseende å bostäder och ar-

betstid äro så rigorösa, att det icke längre ansetts lönande att ekonomiskt driva fartyget. Samma orsaker hava medverkat till att m/f »Kungsholm» icke återförts till svensk flagg utan kommer att gå i trafik för utländskt företag. Vad detta betyder för passageraretrafiken mellan Sverige och Amerika ligger i öppen dag. Det är fara värt, att man även i andra fall finner det nödvändigt att avyttra fartyg till utlandet eller icke anser det lönande att kontrahera nya fartyg.

Det har för mig från sakkunnigt håll uppgivits, att t. ex. å m/f »Gripsholm» ekonomipersonalen finge om förslaget tillämpades, ökas med ett stort antal man. Enär bostadsutrymme för närvarande icke finnes tillgängligt för större personal än som nu är anställd, finge passagerareutrymme tagas i anspråk och med hänsyn till fartygets byggnad och de krav, som jämlikt bostadskungörelsen ställas, har man beräknat, att passagerareantalet finge icke oväsentligt reduceras. Det säger sig självt, att detta skulle inverka oförmånligt på fartygets drift, så mycket mer som man trots utökningen av personalen icke kulle kunna undgå ett betydligt ökat övertidsarbete med därmed förenade kostnader.

Även den för landets förbindelser med Storbritannien viktiga londontrafiken skulle drabbas hårt av förslagets bestämmelser härutinnan. Det bleve enligt vad jag erfarit omöjligt att inpassa arbetet inom de snäva gränser, som uppdragas i förslaget.

Hänsyn måste enligt mitt förmenande tagas till de speciella förhållanden, som äro förknippade med passageraretrafiken. Härvid spela internationella förhållanden en väsentlig roll. Man kan icke ställa den svenska passagerarefarten i ett sådant läge, att kon-

kurrensen med utlandet försvåras. Detta kommer att ske, om man genom så restriktiva åtgärder, som det här är fråga om, hindrar rederierna att erbjuda den service, som passagerarna rimligen anse sig kunna kräva och som de få å andra länders passagerarefartyg. Jag måste därför bestämt påyrka, att en revidering av arbetstiden enligt förslaget sker och att man frångår uppdelningen av ekonomipersonalen i grupper ävensom att spridningstiden icke minskas under den i nuvarande lag gällande. Detta gäller såväl betjäningsspersonalen som den egentliga kökspersonalen.

När det gäller övrig ekonomipersonal, t. ex. förrådsmän, låter det sig icke göra att inskränka denna personals arbetstid på sätt som föreslagits. Nämda personal måste nämligen, för att arbetet i övrigt inom ekonomiavdelningen skall kunna pågå friktionsfritt utföra arbete jämväl å sön- och helgdagar liksom den egentliga kökspersonalen.

De invecklade och olikartade problem, som förekomma, när det gäller bedömandet av arbetstiden för ekonomipersonalen å passagerarefartyg av olika storlek och i skilda trader, synas mig giva vid handen, att det vore lyckligare, om man icke ändrade nuvarande lagbestämmelser härutinnan utan överläte åt arbetsmarknadens parter att lösa uppkommande frågor av speciell karaktär. Jag kan icke underlåta att här citera vad departementschefen anför i 1938 års proposition beträffande en uppdelning av arbetstiden för olika kategorier av ekonomipersonalen: »Till någon del skulle detta måhända låta sig göra men det får beaktas, att ekonomiavdelningen dock i viss mån utgör en helhet, och det är tydligt, att arbetet med passagerarnas direkta

betjänande lätteligen drager med sig arbete jämväl i kök och förråd i en utsträckning, som redan i fråga om de större passagerarefartygen torde göra det rätt vanskligt att beträffande arbetstiden upprätthålla en skillnad mellan nämnda personalkategorier».

Övriga fartyg.

Från rederiernas sida har man i stor utsträckning genom rationalisering sökt eliminera verkningarna av den år 1938 förkortade arbetstiden för ekonomipersonalen i lastfartygen. Det är naturligt, att man genom dylika åtgärder gör allt för att minska övertidsersättning. Att det oaktat följden av förslaget skulle bli, att ytterligare övertid i omfattande grad finge uttagas anser jag ofrånkomligt. Därmed har man icke löst problemet på ett tillfredsställande sätt. Härtill kommer, att fordringarna på kosthållet år från år stigit. För den händelse skärpta bestämmelser i detta hänseende skulle utfärdas genom en ny spisordning, bleve läget än mer betänkligt. Såsom regel torde man kunna säga, att de svenska rederierna beflita sig att hålla en god och närande kost, men för att detta jämväl fortsättningsvis skall kunna ske, fordras, att tillräcklig arbetstid för ekonomipersonalen står till förfogande. Skulle härtill komma, att förslaget om en inskränkning av spridningstiden från nuvarande 15 timmar till 13 vinner gehör, finge enligt mitt förmenande vissa inskränkningar i kosthållet vidtagas.

Under kategorin »annat fartyg» hänföras även sådana, som enligt säkerhetskonventionen icke äro att hänföra till passagerarefartyg men som medföra till och med 12 passagerare. Det låter sig icke göra, att begränsa arbetstiden för kökspersonalen å dessa

fartyg till densamma, som är gällande för vanliga lastfartyg. Man måste här, icke minst med hänsyn till det stora antal fartyg det rör sig om, framgå med försiktighet och för sådana fartyg införa vissa särbestämmelser, vilka ansluta sig till reglerna för passagerarefartyg. Jag avser härmed bland annat det arbete, som måste förrättas av serveringspersonalen å dessa kombinerade last- och passagerarefartyg.

7 §. Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

Mom. 1. Sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen.

Det torde icke kunna bestridas, att arbetets art å ankomst- och avgångsdygn nödvändiggör ett uttagande av längre arbetstid än vad som måhända i annat fall är för handen, därest icke regelbunden övertid skall behöva tillgripas. Särskilt gäller detta vid sen ankomst och tidig avgång.

När denna fråga 1937 var föremål för behandling anförde Kommerskollegium och Socialstyrelsen följande: »Det torde icke råda något tvivel om att denna nedsättning (från 12 till 10 timmar) kan medföra svårigheter, alldenstund ankomst- och avgångsdygnet just äro sådana tillfällen, då särskilt stor arbetsmängd kan behöva uttagas. Å dessa dygn kan nämligen förekomma ej blott med ankomsten eller avgången sammanhängande arbete, utan jämväl sådant arbete som påfordras av fartygets gång till sjöss, ävensom med lossning eller lastning förbundet arbete och annan hamntjänst.» I 1938 års proposition har statsrådet Sköld icke heller ansett sig kunna gå emot ämbetsverkens motiveering, då »arbetsförhållandena vid ankomst och avgång erbjuda ett ur lag-

stiftningssynpunkt förhållandevis ömtåligt ämne, enär intressebetsättningarna äro stora. Därtill komma svårigheter till följd av att de faktiska förutsättningarna växla inom skilda slag av sjöfart och för olika kategorier av besättningen.»

Enligt mitt förmenande hava de gångna tio åren icke medfört ändrade förhållanden härvidlag. Visserligen äger det sin riktighet, att man kollektivavtalsvägen för en del kategorier inskränkt arbetstiden på ifrågavarande dygn, men har man sökt i görligaste mån skydda det ekonomiskt mindre bärkraftiga tonnaget genom att för detta föreskriva en arbetstid, som med 1 timme överstiger den eljest tillåtna. Att dessa inskränkningar medfört ökad övertid torde icke kunna bestridas.

På det sätt arbetstiden vid ankomst och avgång reglerats enligt förslaget innebär det i många fall, att man lagstiftningsvägen helt enkelt förvandlar ordinarie arbetstid till sjöss till övertidsarbete, något som såväl ur lagteknisk synpunkt som med hänsyn till rättvisa och billighet är oriktigt. Särskilt gäller detta vid sen ankomst och tidig avgång på dygnet.

Mom. 2. Ekonomipersonalen.

Då det gäller passagerarefartygen göra sig i stort sett samma synpunkter gällande som då fartyget är till sjöss. Jag hänvisar beträffande dessa fartyg till vad tidigare under 6 § anförts.

Beträffande lastfartygen måste jag inlägga en gensaga mot det resonemang, som föres i kommittéförslaget. Man säger nämligen här, att det utan större praktiska svårigheter i allmänhet skulle vara möjligt att ordna arbetsförhållandena å lastfartygen på samma sätt, som är fallet under hamn-

liggande. Denna uppfattning är icke riktig. Att, såsom i förslaget göres, inskränka arbetstiden å söckendagar till 8 timmar under 12 timmar i följd torde komma att medföra, att de övriga ombordvarande icke kunna erhålla den kosthållning, som de skäligen kunna påräkna. Arbetstiden å ankomst- och avgångsdygn bör icke understiga den, som är fastställd för sjödygn.

8 §. Ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn.

Beträffande personal utom ekonomipersonalen har jag icke annan erinran att göra än att jag anser, att den maximala arbetstiden per dygn icke skall fastläsas till 8 timmar om dygnet. Det synes mig vara tillräckligt med bestämmelsen om viss veckoarbetstid. Om sålunda en kortare arbetstid uttages exempelvis om lördagar, skall det vara möjligt att öka arbetstiden andra veckodagar inom ramen för 48 timmars arbetsvecka. Jag hänvisar härutinnan till vad i avtal för arbetare i land, t. ex. stuveri- och varvsarbetare, förekommer.

I fråga om inskränkningen i arbetstiden för ekonomipersonalen å lastfartyg måste jag vända mig mot införandet av en spridningstid om 12 timmar, vilket icke tidigare förekommit. Detta kommer att medföra svårigheter, i synnerhet om sådana lastfartyg, vilka jämväl föra passagerare, skola inrangeras under denna bestämmelse.

I stor utsträckning förekommer det nämligen, att dessa kombinerade last- och passagerarefartyg även under hamnliggande hava passagerare ombord och det framstår då såsom nödvändigt, att man för att kunna bereda en tillfredsställande service har möjlighet att uttaga åtminstone lika lång

arbetstid som å passagerarefartygen under motsvarande förhållanden, ävensom att spridningstiden bibehålles vid 14 timmar.

9 §. *Vederlag för viss ordinarie arbetstid.*

Denna paragraf avser att genom kollektivavtal i form av fritid eller på annat sätt reglera det vederlag, som är avsett att lämnas, därest sjömannens ordinarie arbetstid överstiger vissa i paragrafen angivna gränser. Vad sjömannens fritidsförhållanden angår hänvisar jag till vad som ovan under de allmänna synpunkterna anförts. Därav framgår, att de flesta sjömän av manskapsgrad icke äro påmönstrade fartygen mer än omkring två tredjedelar av året. För dessa sjömän äro bestämmelserna sålunda med hänsyn till fritidsbehovet icke påkallade. De komma därför med säkerhet att i mycket stor utsträckning verka i löneförbättrande riktning. Det är även enligt majoritetens mening oriktigt att på lagstiftningsväg medverka därtill. Enligt min mening bör paragrafen utgå.

Paragrafen är i övrigt icke riktigt uppbyggd och kommer att i sina verkningar bliva strängare än konventionens motsvarande föreskrifter för den tvåvaktindelade personalen. För denna personal är det nämligen icke meningen att lämna vederlag annat än för tid, som överstiger 112 timmar under två veckor i följd.

Slutligen kan bestämmelsen komma att medföra betungande konsekvenser för svensk sjöfart.

10 §. *Ordinarie arbetstid i närtrafik.*

För denna trafik föreslås en från 63 timmar i veckan till 112 timmar under två veckor (d. v. s. 56 timmar i vec-

kan) förkortad arbetstid. Vid de överläggningar, som kommittén förde med representanter för av närtrafiken berörda företag framkommo skäl mot en ändring av nuvarande bestämmelser, vilka jag finner bärande. Denna trafik för en ojämn kamp mot andra transportmedel. Det är fara värt, att en ökning av utgifterna för densamma komme att i en del fall omöjliggöra driften. När det gäller de rederier, vilka upprätthålla förbindelserna inom våra vidsträckta skärgårdsområden tillkommer, att den här bosatta befolkningen bleve lidande därav.

En brist i det föreliggande betänkandet är, att någon ekonomisk utredning angående verkningarna av förslaget för denna trafik icke företagits. Detta bör ske, innan slutlig ståndpunkt därtill tages.

13 §. *Begränsning av övertidsarbete.*

Att styrmanstelegrafists övertidsarbete medräknas i det begränsade antalet övertidstimmar per vecka kan jag icke ansluta mig till. Det synes nödvändigt att jämväl fortsättningsvis hava möjlighet att utnyttja person med sådant kombinerat arbete till icke endast övertidsarbete, som står i samband med hans tjänst som styrman utan jämväl därutöver för telegraferingstjänst. Dessa synpunkter komma jämväl till uttryck i Kommerskollegii och Socialstyrelsens yttrande över förslaget till 1938 års sjöarbetstidslag, däri särskilt angavs, att övertid utöver de föreslagna 24 timmarna per vecka finge uttagas, när det gällde telegraf-tjänst. Jag hänvisar vidare till vad jag anfört under 1 §, när det gäller att taga ställning till om styrmanstelegrafists arbete överhuvud skall beröras av lagen.

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

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

14 §. *Ersättning för övertidsarbete.*

Enligt vad jag har mig bekant är det endast här i Sverige, som övertidsersättningen utgår med viss del av månadslönen per timme. Ej ens i U.S.A. med de i förhållande till oss högre lönerna till sjöfolket har man ansett ett sådant beräkningssätt lämpligt

utan kollektivavtalsvägen fastställt vissa belopp per timme för de olika kategorierna. Så har man även förfarit i de övriga skandinaviska länderna. Det kan icke heller enligt mitt förmenande vara riktigt, att jämväl fortsättningsvis behålla det nu tillämpade systemet i Sverige. Ätminstone när det gäller befälet kunna ersättningsbeloppen stiga till belopp, som icke kunna anses rimliga och vilka icke förekomma inom yrken i land. I utlandet har man också haft sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande vilket orsakat vissa svårigheter, när det bland annat gällt att tidsbefrakta svenska fartyg till utlänningar. I propositionen nr 223/38 återfinnes jämväl ett uttalande av Kommerskollegium och Socialstyrelsen, som påtalar de svagheter, som vidlåda den nuvarande beräkningsgrunden. Ämbetsverken ifrågasatte då, huruvida ej grunderna för beräkning av övertidsersättning i penningar borde ändras. Särskilt med hänsyn till de sedan lagens tillkomst väsentligt förhöjda befälslönerna torde tiden nu vara inne att på nytt upptaga frågan.

Övergångsbestämmelserna.

Förslagets övergångsbestämmelser äro icke tillfyllest. Det är nödvändigt att hänsyn toges till existerande fartyg i större utsträckning än vad som skett i förslaget. Det må bringas i erinran, att rederierna nödgats bygga om ett stort antal fartyg först i anledning av 1938 års sjöarbetstidslag och sedan till följe 1943 års bostadsförordning. Det är en ständig osäkerhet, som företagen utsättas för genom dessa ideligen återkommande nya författningar å sjöfartens område. Att nu ånyo kräva ombyggnad å fartygen kan icke gärna be-

tecknas annat än som oskäligt. Det är icke för mycket att begära, att de existerande fartygen lämnas intakta i största möjliga utsträckning. Sålunda bör generell eftergift beviljas för dessa fartyg. Den rätt till individuella eftergifter med en varaktighet av två år, som förslaget innebär, är allt för snävt tilltagen och skulle komma att förorsaka en ständig osäkerhet för rederierna.

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

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

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

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

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugotonde sammanträde och

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

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

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

Avd. I. Allmänna bestämmelser.

Artikel 1.

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

Artikel 2.

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

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

2. Denna konvention äger icke tillämpning å:

- a) fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton;
- b) träfartyg av primitiv byggnad, som »dhows» och »junks»;
- c) fartyg, som nyttjas till fiske eller i verksamhet, som står i direkt 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) personer, vilkas åligganden uteslutande avse lasten ombord;
- f) personer, som arbeta uteslutande för egen räkning eller gottgöras allenast genom andel i vinst eller förtjänst;
- g) personer, som icke gottgöras för sin tjänstgöring eller som erhålla allenast nominell lön eller hyra;
- h) personer, som äro anställda ombord av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister i tjänst hos ett radiobolag;
- i) ambulerande stuveriarbetare, som icke tillhöra besättningen;
- j) personer anställda å valfångstfartyg, flytande valkokerier, transportfartyg eller eljest hos valfångstexpedition eller liknande företag på villkor fastställda i särskilt med vederbörande sjöfolksorganisation slutet kollektivavtal för valfångst eller liknande företag, innehållande bestämmelser angående löner, arbetstid och andra arbetsvillkor;

k) personer, som icke tillhöra besättningen (vare sig de äro påmönstrade eller icke) men som äro anställda under fartygets uppehåll i hamn för reparation, rengöring, lastning eller lossning eller annat liknande arbete eller för avlösning, underhåll eller vakttjänst.

Artikel 4.

I denna konvention avses med:

a) »befäl»: person — annan än befälhavaren — som i sjömansrullan betecknats 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 fullgöra varje åliggande, som kan ankomma på en medlem av däcksmanskapet, med undantag av arbetsförmän och specialister;

d) »grundhyra»: befäl eller manskap tillkommande kontant lön, ej inräknat övertidsersättning, premier eller andra bidrag i penningar eller in natura.

Avd. II. Hyra.

Artikel 5.

1. Grundhyran för en matros, anställd å fartyg varå denna konvention äger tillämpning, må för en kalendermånads tjänst icke understiga i det Förenade Konungariket Storbritanniens och Norra Irlands valuta sexton pund sterling, i Amerikas förenta staters valuta sextiofyra dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta.

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

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

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

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

Artikel 6.

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

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

a) det extra antalet anställda, och

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

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

Artikel 7.

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

Artikel 8.

1. Den kurs, som skall tillämpas för bestämmande av motvärdet i annan valuta av minimigrundhyran enligt art. 5, skall

vara förhållandet mellan parikurserna av denna valuta och pund i det Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland eller dollar i Amerikas förenta stater.

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

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

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

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

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

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

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

5. Ändring i minimigrundhyran till följd av ändring i kursen för bestämmande av motvärdet i annan valuta skall tillämpas senast från och med ingången av andra ka-

lendermånaden efter den, under vilken det ändrade parivärdet av berörda valutor trätt i kraft.

Artikel 9.

Varje medlemsstat skall vidtaga nödiga åtgärder i syfte:

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

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

Avd. III. Arbetstid.

Artikel 10.

Denna avdelning av konventionen äger icke tillämpning å:

a) främste styrman eller övermaskinist;

b) intendent (purser);

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

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

1) innebar sådan överordnad befattning, som må vara angiven i kollektivavtal mellan respektive redar- och sjöfolksorganisationer;

2) arbetar huvudsakligen för egen räkn- ning; eller

3) åtnjuter ersättning uteslutande i form av kommission eller huvudsakligen genom andel i vinst eller förtjänst.

Artikel 11.

I denna avdelning av konventionen avses med:

a) »fartyg i närtrafik»: fartyg, som uteslutande användes å resor, varunder fartyget icke går längre från det land, varifrån resan 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 12.

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

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

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

b) då fartyget ligger i hamn:

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

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

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

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

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

5. Genom nationell lagstiftning eller kol-

lektivavtal skall för tillämpning av denna artikel fastställas när ett fartyg skall anses vara till sjöss och när det skall anses vara i hamn.

Artikel 13.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14.

1. Denna artikel äger tillämpning å personer tillhörande ekonomiavdelningen.

2. Å passagerarfartyg må ordinarie arbetstid icke överstiga:

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

b) när fartyget ligger i hamn,

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

2) i andra fall,

å dagen före veckans vilodag: 5 timmar;

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

å annan dag: 8 timmar.

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

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

b) när fartyget ligger i hamn,

å veckans vilodag: 5 timmar;

å dagen före veckans vilodag: 6 timmar;

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

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

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

Artikel 15.

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

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

Artikel 16.

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

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

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

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

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

Artikel 17.

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

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

Artikel 18.

1. Övertidsarbete må ej förekomma regelbundet.

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

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

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

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

d) 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 19.

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

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

Avd. IV. Bemanning.

Artikel 20.

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

a) tillgodose säkerheten för människoliv till sjöss;

b) möjliggöra tillämpning av föreskrifterna i avd. III av denna konvention; och

c) förhindra överansträngning av besättningen samt undvika eller i möjligaste mån begränsa övertidsarbete.

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

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

Avd. V. Konventionens tillämpning.

Artikel 21.

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

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

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

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

4. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att genom en trepartsdelegation 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. Direktören skall förelägga nämnda kommitté ett sammandrag av de uppgifter han mottagit i enlighet med mom. 3 ovan.

6. Kommittén skall överväga, huruvida de kollektivavtal som föreläggas densamma stå i överensstämmelse med konventionens föreskrifter. Varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att beakta varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande tillämpningen av konventionen ävensom att delgiva de redar- och sjöfolksorganisationer, som äro parter i något i mom. 1 omnämnt kollektivavtal, varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande förverkligandet av konventionens bestämmelser genom dylikt avtal.

Artikel 22.

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

a) reglerar redarens respektive befälhavarens ansvar för nämnda tillämpning;

b) föreskriver lämpliga straff för brott däremot;

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

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

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

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

Artikel 23.

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

Avd. VI. Slutbestämmelser.

Artikel 24.

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

Artikel 25.

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

Artikel 26.

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 27.

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

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

Artikel 28.

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

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

Artikel 29.

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

Artikel 30.

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

Artikel 31.

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

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

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

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

Artikel 32.

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

SVERIGES REDAREFÖRENING

Göteborg

*Kungl. Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån,**S t o c k h o l m.*

Genom skrivelse den 18 juni 1947, d.nr 638, har Kungl. Kommerskollegium berett Sveriges Redareförening tillfälle inkomma med yttrande rörande ekonomiska och andra konsekvenser för till föreningen anslutet tonnage av eventuell svensk ratificering av den vid Internationella Arbetskonferensens 28:e session i Seattle antagna konventionen (nr 76) angående löner, arbetstid och bemanning. I anledning härav får föreningen anföra följande.

Ärendet har föranlett ett omfattande utredningsarbete, vars resultat redovisas i närslutna bilagor. Nämnade bilagor utvisa emellertid endast den bemanningsökning, som skulle bli följden av en ratificering ävensom de ökade kostnader, vilka låta sig siffermässigt visas. Härutöver tillkomma såväl engångs- som fortlöpande kostnader, vilka endast kunna approximativt beräknas eller antydas. Föreningen har låtit sig angeläget vara att i sitt utredningsarbete iakttaga försiktighet och återhållsamhet, varför vid bedömandet av utredningen måste hållas i minnet, att densamma angiver minimibelopp.

Konventionstexten såsom sådan angiver icke några specificerade regler för bemanningens storlek utan framgår endast av densamma, att bemanningen skall vara tillräcklig dels för fartygets säkerhet, dels för uppfyllandet av konventionsbestämmelserna rörande arbetstiden och dels slutligen för att förhindra överansträngning.

Konventionen skiljer mellan närtrafik och fjärrtrafik, därvid gränsen mellan dessa områden skall bestämmas av vederbörande

nationella myndigheter. I avsaknad av upplysningar härutinnan har föreningen i sitt utredningsarbete ansett det riktigaste vara att antaga, att hela det till föreningen anslutna tonnage sysselsättes i fjärrtrafik enligt konventionen.

Följande riktlinjer hava vidare följts under utredningsarbetet.

1) Utgående från att det till föreningen anslutna tonnage helt sysselsättes i fjärrtrafik, hava konventionens bestämmelser jämlikt artiklarna 13 och 14 legat till grund för utredningsarbetet. Detta har, såsom av Bil. II A framgår, haft till följd en bemanningsökning, därvid särskilt antalet styrmän och maskinbefäl, som ytterligare måste anställas, blir betydande. Ifråga om däcksmanskapet har man vid utredningsarbetet måst framgå efter två linjer, nämligen *dels* under antagande att 3 man på varje vakt skulle erfordras, *dels* att man liksom hittills kunde åtnöja sig med 2 man på varje vakt.

Beträffande maskinmanskapet synes man i regel kunna nöja sig med hittillsvarande bemanning. En ökning å de mindre fartygen lär likväl bli ofrånkomlig.

När det åter gäller kökspersonalen, har icke endast den för denna personal föreslagna inskränkta arbetstiden utan jämväl det förhållandet, att bemanningen å fartygen skulle komma att ökas utöver nuvarande, bidragit till att ytterligare kökspersonal måste tillsättas i ett mycket stort antal fall.

Vid bedömandet av frågan om bemanningens storlek torde böra uppmärksammas, att vid utredningen hänsyn icke tagits till

den minskning av antalet dagmän, som i synnerhet bland däcksmanskapet i åtskilliga fall måste vidtagas för att kunna uppfylla villkoret om 3-vaktssystem, utan att det totala antalet man skulle behöva ökas. Det säger sig självt, att en inskränkning av antalet dagmän i fartygen skulle komma att synnerligen oförmånligt påverka fartygens ekonomi, därigenom att de underhålls- och reparationsarbeten, vilka av ålder utförts av besättningen i svenska fartyg, finge eftersättas och i stället utföras vid varv. Detta blir dels betydligt kostbarare och dels förorsakas fartygen dröjsmål med ty åtföljande minskning i fraktintäkterna. Därtill kommer, att varven under vissa tider äro så belagda med nybyggnader, att de ej ens hava tid och plats för utförande av de obligatoriska klassificeringsarbetena. Att särskilt under sådana tider fartygets underhåll blir eftersatt torde vara uppenbart.

2) Av Bil. II B och II C framgår, vilka huvudpunkter, som medtagits, då det gällt att beräkna kostnadsökningarna. Samtliga beräkningar hänföra sig till den 1 juli 1947, vid vilken tidpunkt det till Sveriges Redareförening anslutna tonnaget från och med 500 bruttoton och högre utgjorde 512 fartyg om c:a 1,5 miljoner bruttoregister-ton.

3) När det gäller löner och övriga tillägg ävensom förmåner enligt de allmänna bestämmelserna i kollektivavtalen, såsom till exempel halva fridagar, hava 1947 års kollektivavtal med Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Stewartsföreningen och Svenska Sjöfolksförbundet legat till grund. Vid denna tidpunkt utgående dyrtidstillägg om 25,7 % å tarifflönerna har jämväl medräknats.

I den mån så varit möjligt, har även hänsyn tagits till sådana farttillägg, som utgå i tankfartyg, i fartyg i utomeuropatrafik ävensom för maskinbefäl i motorfartyg, varjämte jämväl det s. k. kompetens-tillägget, vilket utgår till vissa befäls personer och manskapskategorier, medräknats. Hänsyn har däremot icke kunnat tagas till de ålderstillägg, som eventuellt åtnjutas.

Detta senare medför, att merkostnaderna i själva verket än ytterligare komme att icke oväsentligt ökas.

4) Kostnaderna för mathållningen hava i utredningen angivits till kr. 4:25 per man och dag. Beloppet är att anse såsom lågt, enär kostnaderna i ett mycket stort antal rederier uppgå till belopp, som med bortåt hälften överskjuta det angivna. Endast i ett fåtal fall understiga kostnaderna för mathållningen det angivna beloppet.

Det torde böra beaktas, att förutom de ökade kostnaderna för mathållningen såsom sådan för ytterligare personal jämväl tillkomma utgifter för anskaffande av köksutrustning, servis, matbestick etc.

5) De ökade pensionskostnader, som skulle drabba redarna, hava beräknats efter 6 % av lönekostnadsposten för befäl och 3½ % för manskap.

6) När det gäller semesterkostnaderna har man på grund av att endast lägre befäl måste nyanställas kunnat inskränka sig till att räkna med 15 dagars semester per år. För manskapet gälla semesterlagens föreskrifter om 12 dagars semester per år. Såväl befäl som manskap åtnjuta kostersättning under semester, och är denna angiven enligt bestämmelserna i vederbörande kollektivavtal.

7) Kostnaderna för sjukvård hava angivits till kr. 50:— per man och år. Enligt föreningens mångåriga erfarenhet torde denna summa ligga mycket lågt, enär sjukdomsfrekvensen bland sjöfolk är hög, och någon ersättning genom försäkring icke kan erhållas för alla de mer eller mindre kortvariga sjukdomsfall, där rederiernas utgifter understiga kr. 180:—. För detta belopp stå dessa nämligen s. k. självrisk.

8) Beräkandet av försäkringskostnaderna har skett med ledning av de tariffer, som tillämpas av de svenska försäkringsbolag, vilka meddela försäkring i hithörande avseenden, d. v. s. försäkring av hyra vid totalförlust, försäkring av hyra vid sjukdom ävensom försäkring för olycksfall och sjukdom.

9) Näst lönekostnadsposten för de ytterligare sjömän, som redarna skulle nödgas

nyanställa för att uppfylla konventionens fordringar, komme den s. k. söndagsättningen att spela den största ekonomiska rollen. Genom konventionens bestämmelser skulle arbetstiden komma att bli inskränkt på sådant sätt, att för befäl även som däck- och maskinmanskaper all tid utöver 48 timmar per vecka och för kökspersonalen all tid utöver 112 timmar under två veckor måste kompenseras, antingen genom fritid eller på annat sätt, varom arbetsmarknadsparterna kunde enas. Det är icke möjligt för föreningen att nu uttala sig om, huru och i vilken utsträckning sådan kompensation kunde komma att utgå. Vid sina beräkningar har föreningen emellertid utgått från, att rederinäringen under alla omständigheter komme att åsamkas kostnader, oavsett om fritid eller ekonomisk kompensation finge utgivas. För skeppsarbetets behöriga fortgång finge nämligen i stället för ledig personal andra anställas under motsvarande tid. Kostnaderna härför komme givetvis att variera men säkerligen icke ställa sig lägre än den ersättning, som under motsvarande tid skulle belöpa sig på den ordinarie personalen enligt nu gällande löner.

När det gäller de engångskostnader, som komme att åsamkas rederinäringen, om genom konventionens ratificering bemanningsökning och arbetstidsinskränkning skulle nödvändiggöras, får föreningen framhålla, att bl. a. bostäderna å fartygen i stor utsträckning finge om- och tillbyggas. Kostnaderna härför låta sig icke exakt angivas, men har föreningen efter samråd med de skeppsvarv, vilka i anslutning till ikraftträdandet av 1943 års bostadskungörelse verkställde ombyggnad av fartygens bostäder, räknat med en medelkostnad per man om kronor 10 000:—. Det säger sig självt, att i vissa fall kostnaderna kunna understiga detta belopp, men å andra sidan komme — i synnerhet i det mindre och medelstora tonnaget — så genomgripande förändringar av nuvarande bostadsutrymme att bli nödvändiga, att kostnaderna skulle uppgå

till betydligt högre belopp. I ett icke ringa antal fall torde det bli nödvändigt att flytta tvärskeppsskott, trunks in lastrumsluckor eller bygga helt nya däckshus.

Det kan visserligen häremot anföras, att om- och tillbyggnaderna av bostäderna bleve en engångskostnad. Man måste emellertid taga i betraktande, att fartygens räntabilitet komme att reduceras, därigenom att dels i många fall värdefullt lastutrymme måste tagas i anspråk, dels genom påbyggnaderna fartygens *deplacement* skulle ökas med däremot svarande nedgång i lastförmågan.

Ytterligare torde böra framhållas, att fartygens nuvarande livräddningsanordningar icke bli till fyllest, om bemanningen ökas. Det skulle sålunda bli nödvändigt att anskaffa i synnerhet livbåtar och sjösättningsanordningar för dessa. Anbringandet av ytterligare livbåtar eller större sådana torde icke sällan komma att stöta på stora svårigheter.

Den fråga, som i synnerhet uppställer sig, när det gäller en ratificering av konventionen, är, huru man i dagens läge tänkt sig att kunna genomföra den utökning av bemanningen inom skilda kategorier, vilken skulle bli ofrånkomlig. Redan nu förefinnes en framträdande brist på såväl fartygs- som maskinbefäl. Jämväl rekryteringen av kökspersonal är långt ifrån tillfredsställande. Såsom framgår av Bil. II A, skulle icke mindre än 250 styrmän, 205 maskinbefäl och 333 man, tillhörande kökspersonalen, behöva nyanställas å lastfartygsflottan, var till komme 94 personer — huvudsakligen kökspersonal — å passagerarfartygen (Bil. II C). Icke ens med en sådan tillströmning till navigationsskolorna, att samtliga klasser bleve fullbelagda, kan den nuvarande bristen på befäl, och då i synnerhet maskinbefäl, täckas inom åtskilliga år. Än mindre skulle detta bli fallet, därest ytterligare 463 befäls personer skulle behöva anställas. Ifråga om kökspersonalen torde det vara Kommerskollegium bekant, att för närvarande endast en skola för utbildning av

skeppskockar finnes inom riket. Det ringa antal elever, som utbildas vid denna skola — 12 stycken — förmår emellertid icke ens tillnärmelsevis fylla det nuvarande rekryteringsbehovet.

Under hänvisning till vad av närlutna utredning framgår ävensom till vad här ovan i olika hänseenden anförts får föreningen hemställa, att Kungl. Kommerskollegium vid den fortsatta behandlingen av detta ärende måtte beakta de stora svårigheter, vari svensk sjöfart skulle inneklaras,

om en ratificering av den föreliggande konventionen rörande löner, arbetstid och bemanning biträddes från svensk sida, vilka svårigheter, såvitt föreningen kan finna, måste föranleda till ett avståndstagande, då det gäller en ratificering av konventionen.

Göteborg den 29 oktober 1947.

SVERIGES REDAREFÖRENING

G. Carlsson

/H. F. Reuterskiöld

Bemannings- och kostnadsökning i

(med undantag för

3 man på

Bruttoton	Antal fartyg	3:e styrman		2:e maskinist		Matros		Lättmatros		Jungman	
		An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.
500— 999	64	64	352 512	60	344 160	63	294 840	100	295 200	118	213 816
1 000— 1 499	127	124	682 992	108	619 488	57	266 760	167	492 984	157	284 484
1 500— 1 999	103	62	351 168	37	214 896	13	60 840	100	295 200	115	208 380
2 000— 2 499	20	—	—	—	—	2	9 360	9	26 568	5	9 060
2 500— 2 999	30	—	—	—	—	—	—	6	17 712	8	14 496
3 000— 3 499	25	—	—	—	—	—	—	1	2 952	—	—
3 500— 3 999	17	—	—	—	—	—	—	2	5 904	3	5 436
4 000— 4 499	15	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3 624
4 500— 4 999	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 000— 5 499	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 500— 5 999	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 000— 6 499	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 500— 6 999	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 000— 7 499	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 500— 7 999	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 000— 8 499	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 500— 8 999	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 000— 9 499	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 500— 9 999	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 000—10 499	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 500—10 999	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 000—11 499	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S u m m a	505	250	1 386 672	205	1 178 544	135	631 800	385	1 136 520	408	739 296

avseende å grundlöner inkl. index

passagerarfartyg)

varje vakt.

Eldare		Motorman		2:e kock		Kockelev		Mässuppassare		S u m m a	
An-tal	Kr.	An-tal	Kr.	An-tal	Kr.	An-tal	Kr.	An-tal	Kr.	Antal	Kr.
3	14 040	10	46 800	2	6 336	44	69 696	6	9 072	470	1 646 472
2	9 360	—	—	—	—	71	118 428	1	1 512	687	2 476 008
—	—	—	—	—	—	79	137 460	3	4 536	409	1 272 480
—	—	—	—	—	—	13	22 620	—	—	29	67 608
—	—	—	—	1	3 168	13	22 620	—	—	28	57 996
—	—	—	—	4	12 672	2	3 480	—	—	7	19 104
—	—	—	—	3	9 504	3	5 220	—	—	11	26 064
—	—	—	—	2	6 336	5	8 700	—	—	9	18 660
—	—	—	—	6	19 008	10	17 400	—	—	16	36 408
—	—	—	—	2	6 336	8	13 920	—	—	10	20 256
—	—	—	—	2	6 336	11	19 140	—	—	13	25 476
—	—	—	—	4	12 672	1	1 740	—	—	5	14 412
—	—	—	—	1	3 168	1	1 740	—	—	2	4 908
—	—	—	—	—	—	1	1 740	—	—	1	1 740
—	—	—	—	—	—	1	1 740	—	—	1	1 740
—	—	—	—	7	22 176	2	3 480	—	—	9	25 656
—	—	—	—	2	6 336	4	6 960	—	—	6	13 296
—	—	—	—	1	3 168	2	3 480	—	—	3	6 648
—	—	—	—	—	—	3	5 220	—	—	3	5 220
—	—	—	—	2	6 336	4	6 960	—	—	6	13 296
—	—	—	—	—	—	3	5 220	—	—	3	5 220
—	—	—	—	1	3 168	2	3 480	—	—	3	6 648
5	23 400	10	46 800	40	126 720	283	480 444	10	15 120	1 731	5 765 316

Bemannings- och kostnadsökning i

(med undantag för

2 man på

Bruttoton	Antal fartyg	3:e styrman		2:e maskinist		Lättmatros		Jungman	
		An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.
500— 999	64	64	352 512	60	344 160	37	109 224	52	94 224
1 000— 1 499	127	124	682 992	108	619 488	5	14 760	6	10 872
1 500— 1 999	103	62	351 168	37	214 896	2	5 904	—	—
2 000— 2 499	20	—	—	—	—	—	—	—	—
2 500— 2 999	30	—	—	—	—	—	—	—	—
3 000— 3 499	25	—	—	—	—	—	—	—	—
3 500— 3 999	17	—	—	—	—	—	—	—	—
4 000— 4 499	15	—	—	—	—	—	—	—	—
4 500— 4 999	18	—	—	—	—	—	—	—	—
5 000— 5 499	16	—	—	—	—	—	—	—	—
5 500— 5 999	16	—	—	—	—	—	—	—	—
6 000— 6 499	6	—	—	—	—	—	—	—	—
6 500— 6 999	3	—	—	—	—	—	—	—	—
7 000— 7 499	11	—	—	—	—	—	—	—	—
7 500— 7 999	1	—	—	—	—	—	—	—	—
8 000— 8 499	9	—	—	—	—	—	—	—	—
8 500— 8 999	6	—	—	—	—	—	—	—	—
9 000— 9 499	2	—	—	—	—	—	—	—	—
9 500— 9 999	3	—	—	—	—	—	—	—	—
10 000—10 499	7	—	—	—	—	—	—	—	—
10 500—10 999	3	—	—	—	—	—	—	—	—
11 000—11 499	3	—	—	—	—	—	—	—	—
S u m m a	505	250	1 386 672	205	1 178 544	44	129 888	58	105 096

avseende å grundlöner inkl. index

passagerarfartyg)

varje vakt.

Motorman		Eldare		2:e kock		Kockelev		Mäsuppassare		S u m m a	
An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.	An- tal	Kr.
10	46 800	3	14 040	2	6 336	44	69 696	6	9 072	278	1 046 064
—	—	2	9 360	—	—	71	118 428	1	1 512	317	1 457 412
—	—	—	—	—	—	79	137 460	3	4 536	183	713 964
—	—	—	—	—	—	13	22 620	—	—	13	22 620
—	—	—	—	1	3 168	13	22 620	—	—	14	25 788
—	—	—	—	4	12 672	2	3 480	—	—	6	16 152
—	—	—	—	3	9 504	3	5 220	—	—	6	14 724
—	—	—	—	2	6 336	5	8 700	—	—	7	15 036
—	—	—	—	6	19 008	10	17 400	—	—	16	36 408
—	—	—	—	2	6 336	8	13 920	—	—	10	20 256
—	—	—	—	2	6 336	11	19 140	—	—	13	25 476
—	—	—	—	4	12 672	1	1 740	—	—	5	14 412
—	—	—	—	1	3 168	1	1 740	—	—	2	4 908
—	—	—	—	—	—	1	1 740	—	—	1	1 740
—	—	—	—	—	—	1	1 740	—	—	1	1 740
—	—	—	—	7	22 176	2	3 480	—	—	9	25 656
—	—	—	—	2	6 336	4	6 960	—	—	6	13 296
—	—	—	—	1	3 168	2	3 480	—	—	3	6 648
—	—	—	—	—	—	3	5 220	—	—	3	5 220
—	—	—	—	2	6 336	4	6 960	—	—	6	13 296
—	—	—	—	—	—	3	5 220	—	—	3	5 220
—	—	—	—	1	3 168	2	3 480	—	—	3	6 648
10	46 800	5	23 400	40	126 720	283	480 444	10	15 120	905	3 492 684

**De ekonomiska konsekvenserna av ett genomförande av
8 timmars arbetsdag inom sjöfarten.**

*Kostnadsökningen per år för fartyg fr. o. m. 500 bruttoton och uppåt
(med undantag för passagerarfartyg).*

Trevaktsystem (3 man på varje vakt).

Kostnader för löner för 1 731 man	kr.	5 914 962
» » mathållning	»	2 685 214
» » pensionering	»	273 434
» » semester	»	347 468
» » sjukvård	»	86 550
» » försäkring	»	226 603
» » söndagsersättning	»	3 559 289
	kr.	13 093 520
Kostnader för ombyggnad av bostäder	kr.	17 310 000
	kr.	30 403 520

*Kostnadsökningen per år för fartyg fr. o. m. 500 bruttoton och uppåt
(med undantag för passagerarfartyg).*

Trevaktsystem (2 man på varje vakt).

Kostnader för löner för 905 man	kr.	5 914 962
» » mathållning	»	1 403 881
» » pensionering	»	192 698
» » semester	»	220 506
» » sjukvård	»	45 250
» » försäkring	»	134 194
» » söndagsersättning	»	3 304 784
	kr.	8 909 521
Kostnader för ombyggnad av bostäder	kr.	9 050 000
	kr.	17 959 521

**Kostnadsökningen per år för passagerarefartygen »Drottningholm»,
»Gripsholm», »Saga», »Suecia», »Britannia», »Kronprinsessan
Ingrid» och »Kastelholm».**

Kostnader för löner för 94 man (varav 4 styrmän, 4 maskinister, 3 telegrafister, 3 tillhörande däcksmanskapet och 80 tillhörande kökspersonalen) kr.	434 008
Kostnader för mathållning	» 145 917
» » pensionering	» 16 925
» » semester	» 23 379
» » sjukvård	» 4 700
» » försäkring	» 15 183
» » söndagsersättning för däck- och maskinmanskap	» 82 264
	kr. 722 276
Kostnader för ombyggnad av bostäder	kr. 3 961 586
	kr. 4 683 862

P. M. angående de ekonomiska konsekvenser som eventuell svensk ratificering av Seattlekonventionen medför för Rederi-Sveas fartyg icke anmälda i Sveriges Redareförening.

Liksom svensk sjölag skiljer Seattlekonventionen mellan när- och fjärrtrafik. Enligt konventionen avd. 3 arbetstid art. 11 hänförs till fartyg i närtrafik sådana fartyg, som uteslutande användas å resor, varunder fartyget icke går längre från det land varifrån resan anträtts, än till närbelägna hamnar i grannländerna inom geografiska gränser, som tydligt angivits i nationell lagstiftning. Enligt svensk sjölag hänförs fartyg till fjärrtrafik, så snart de nyttjas i fart, vari ingår resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång. Härav följer, att alla fartyg i längre kusttrafik enligt konventionen äro att anse såsom fartyg i fjärrtrafik. För att utröna av konventionen förorsakad merkostnad vid dess eventuella antagande, måste jämförelse därför göras mellan å ena sidan nu gällande sjölag och kollektivavtal samt å andra sidan konventionens art. 13, som äger tillämpning å befäl och manskap inom däck-, maskin- och radioavdelningarna å fartyg i fjärrtrafik.

Konventionens närtrafikbestämmelser.

För fullständighetens skull har emellertid i bil. III a sammanställts uppgifter beträffande huru Seattlekonventionens *närtrafikbestämmelser* skulle inverka å de 26 last- och 6 passagerarfartyg, tillhöriga Rederi-Svea, som stå utanför Sveriges Redareförening. För detta ändamål ha fartygen uppdelats i två grupper; första gruppen omfattande sådana fartyg, där däcksmanskapet är indelat i 3-vaktsystem och andra gruppen i 2-vaktsystem. Det framgår tydligt av tabellen att den enligt konventionen tillåtna arbetstiden av 240 timmar per månad motsvaras i första gruppen av nu tillåtna 241 timmar och i andra gruppen av 249 timmar.

Ekonomipersonalen har redan i vår sjölag och genom avtal uppnått liknande arbetstidsförhållanden som konventionen bestämmer.

Närtrafikens bestämmelser överensstämma således i huvudsak med våra nuvarande förhållanden. De mindre fartygen skola få en övertid av högst 9 timmar per man och månad, vilket får anses vara överkomligt och således skulle konventionens antagande icke innebära nämnvärda ekonomiska konsekvenser för kustfarten under förutsättning att närtrafikbestämmelserna verkligen skulle tillämpas.

Konventionens fjärrtrafikbestämmelser.

I tabell bil. III b jämförs konventionens *fjärrtrafikbestämmelser* med motsvarande bestämmelser i nu gällande sjölag och avtal. Genast faller i ögonen konventionens restriktiva bestämmelser med endast 208 tillåtna arbetstidstimmar per månad mot 241 respektive 249. För de större kustbåtarnas del, varest 3-vaktsystem för däcksmanskapet redan är infört, måste 33 arbetstimmar per man och månad kompenseras genom övertid eller fritid i hamn och för de mindre båtarna med 2-vaktsystem 41 timmar.

Ekonomipersonalen har samma arbetstid i fjärrtrafik som närtrafik, varför det för denna personals vidkommande icke föreligger större förändring.

Beträffande av konventionen förorsakade merkostnader må anföras.

Engångskostnader.

Engångskostnader förorsakas av nybyggnad av bostäder. Som allmän regel gäller att alla fartyg under 2 000 tons d.w. måste utöka befälet med 1 styrman och 1 maski-

nist. Däcksmännens antal måste utgöra minst 6. Detta medför att ytterligare 1 uppassare måste anskaffas.

Vad speciellt de i tabellen upptagna 26 lastfartygen beträffar, har ett flertal av dem rorgångarehytter, vilka kunna användas av den nye styrmannen. Man kan räkna med att när tredje styrman inmönstras, kommer rorgångaren antingen att försvinna eller också mönstrar han till 3:e styrman efter avlagd enklare nautisk examen, 2:a klass skepparexamen eller dylikt. Därav följer att å ifrågavarande fartyg endast behöver anskaffas 9 styrmanshytter, 18 maskinisthytter, 8 däcksmänshytter och 26 uppassarehytter. Sveriges Redareförening har kalkylerat med kr. 10 000 per man i engångskostnad för bostad å fartyg tillhörande föreningen. I konformitet härmed ha de ovannämnda behövliga 57 nya hytterna beräknats kosta kr. 15 000:— (fartygen äro mindre och därigenom väsentligt svårare och mera komplicerade att få ytterligare en hytt anbringad). Totala engångskostnaden för ovannämnda 26 fartyg är således Kr. 855 000:—

1. Utökad besättning.

Som framgår av bil. III c behöver nyengageras 89 man, vilkas årliga hyra uppgår till » 360 976:—

2. Mathållning.

Enligt ett så lågt räknat kosthållspris som 4:25 per dag skulle denna kosta » 138 061:—

3. Pensionering.

Kostnad » 19 757:—

4. Semester.

Kostnad » 21 000:—

5. Sjukvård.

Har beräknats till kr. 50:— per man och år » 4 450:—

6. Försäkring.

Enligt samma grunder som i Redareföreningens tablå kr. 0:23 per man och dag kr. 7 472:—

7. Söndagsersättning.

Enligt konventionens bestämmelser är befälhavare, förste styrman och övermaskinist utbrutna ur arbetstidsbestämmelserna och följaktligen komma i genomsnitt c:a 14 man per båt att vara berättigade till söndagsersättning. Deras sammanlagda hyra per månad uppgår till kr. 4 410:—. Kusttrafikens fartyg ligga ungefär varannan söndag i hamn, varför ersättning kommer att utgå för 26 söndagsdygn per år. Således för 26 lastbåtar $4\,410 \times 26 \times \frac{26}{30} \dots\dots\dots \text{» } 99\,372:—$
Summa kronor 651 088:—

Ovannämnda kalkyler äro baserade på grundhyra utan index.

Minskad lastförmåga.

För alla fartyg framträder emellertid en annan avsevärd försämring. De befälshytter, som skola inbyggas i fartygen, äro ytterst svårplacerade. Man kan icke draga ut däckshusen, där äro luckorna i vägen. Man kan ej heller gå ned i kolboxen eller motorrummet utan enda möjligheten är att gå upp i höjden, d. v. s. bygga hus på mellanbryggan eller runt maskinkappen. Ett däckshus, avsett för 3 man (= minimum utökad besättning) för en vanlig båt, är ett ganska stort hus, därtill tungt, och det bidrager att minska fartygets stabilitet. Detta hus kommer att väga med de förstärkningsbalkar, som måste inläggas, c:a 10 ton och således minskas båtens lastför-

måga med 10 ton för alla laster. Detta gör på träresor $3\frac{1}{2}$ à 4 standard men här till kommer ytterligare minskning med hänsyn till stabiliteten, varigenom man icke kan taga så hög däckslast som vanligt. Man får räkna med att däckslast av trä minskas med c:a 10 standard, däckslast av koks 20 ton och däckslast av massa 15 ton. I dessa siffror ingår naturligtvis förstnämnda 10 ton.

Det är således icke nog med en engångskostnad och årlig ökning av utgifterna för besättningen utan fartygens kapacitet och därmed inkomstmöjligheter komma att betydligt nedgå.

Man kan med fog fråga sig, om det kan vara myndigheternas verkliga mening att just nu, då stor brist råder på arbetskraft i allmänhet och på utbildat befäl i synnerhet, genomföra Seattlekonventionen, som i än högre grad förvärrar möjligheterna att bemanna svenska fartyg med kvalificerat manskap. Betr. befälet är ett tillgodoseende av konventionens bestämmelser omöjligt.

Vår inrikes sjöfart är för närvarande hårt trängd från landväga trafikmedel och stadgandena i vår nu gällande sjölag tillika med kollektivavtalen för de ombordvarande ge

så restriktiva bestämmelser angående arbetstiden, att gränsen redan nåts för inrikestrafikens räntabilitet.

Seattlekonventionen omfattar fartyg över 500 bruttoton. Således skulle alla fartyg under 500 ton få ordna sin arbetstid oberoende av konventionens bestämmelse. Så blir emellertid under inga omständigheter fallet. Även om våra myndigheter på något sätt skulle kunna utvidga gränserna för närtrafiken blir sådana bestämmelser i praktiken värdelösa av det skälet, att dessa fartyg skulle vara omöjliga att bemanna, enär besättningarna skola arbeta mer än på fartyg i fjärrtrafik. Med visshet komma f. ö. de ombordanställdas organisationer att avtalsvägen söka inränga alla kustfartyg oberoende av storlek under enhetliga bestämmelser.

Av sagda skäl framgår, att ett antagande av Seattlekonventionen kommer att medföra sådana svårigheter för kusttrafiken, att densamma svårligen kan upprätthållas.

Stockholm den 6 oktober 1947.

P. Malmberg

Tore Svennberg

Gustaf Nyström

Närtrafik.

Jämförelse mellan arbetstid enligt *Seattle-konventionens* bestämmelser för närtrafik och nuvarande arbetstid på de Rederi-Sveasfartyg, som ej äro anslutna till Sveriges Redareförening.

	<i>Kustfartyg.</i>			
<i>Lastfartyg.</i>	6 W-båtar	Gullborg	Svea	Mimer
	7 Sig-båtar	Norden	Titania	Mjölner
	2 Skär-båtar	Rota	Warjo	Amsterdam
	samt	Skuld		Stegeborg
<i>Passagerarfartyg.</i>		Heimdall	Örnen	Ragne
		Brynhild	Aeolus	Regin

Befäl och manskap, däck/maskin

Grupp 1) 6 W-båtar	Rota	Mimer	Amsterdam	13 fartyg
2 Skär-båtar	Skuld	Mjölner		

<i>Konventionen art. 12</i>	<i>Sjölag och avtal</i>	<i>Förutsättningar</i>
28 dgr 224 tim.	23 × 9 207 tim.	23 a + a
2 » 16 »	3 × 8 24 »	3 h
Arb.-tid pr man 240 tim.	2 × 8 16 »	2 sjöd.
	2 × 1 2 »	2 sönd.
	249 tim.	
	Avg. 2/2 frg .. 8 »	
	241 tim.	

Grupp 2) 7 Sig-båtar	Gullborg	Norden	Titania	13 fartyg
	Stegeborg	Svea	Warjo	

<i>Konventionen art. 12</i>	<i>Sjölag & avtal</i>	<i>Förutsättningar</i>
28 dgr 224 tim.	23 × 9 207 tim.	23 a + a
2 » 16 »	3 × 8 24 »	3 h
240 tim.	2 × 12 24 »	2 sjöd.
	2 × 1 2 »	2 sönd.
	257 tim.	
	Avg. 2/2 frg .. 8 »	
	249 tim.	

Ekonomipersonal

Passagerarfartyg

Konventionen art. 14	
28 dgr (max.) .	224 tim.
2 » 8	16 »
	240 tim.

Sjölag & avtal	
26 × 9	234 tim.
4 × 5	20 »
	254 tim.
Avg. 3/2 frid. .	12 »
	242 tim.

Förutsättningar	
26 ankomst och avgång	
0 hamndygn	
0 sjödygn	
4 sönd. i hamn	

Lastfartyg

Konventionen art. 14	
28 dgr (max.) .	224 tim.
2 » 8	16 »
	240 tim.

Sjölag & avtal	
23 × 9	207 tim.
3 × 8	24 »
2 × 8	16 »
2 × 1	2 »
	249 tim.
Avg. 3/2 frid. .	12 »
	237 tim.

Förutsättningar	
23 dagar a + a	
3 » h	
2 » s	
2 » sönd.	

Fjärrtrafik.

Kustfart

Lastfartyg	6 W-båtar	Gullborg	Svea	Mimer
	7 Sig-båtar	Norden	Titania	Mjölner
	2 Skär-båtar	Rota	Warjo	Amsterdam
		Skuld		Stegeborg
Passagerarfartyg		Heimdall	Örnen	Ragne
		Brynhild	Aeolus	Regin

Befäl och manskap, däck/maskin

Grupp 1)	6 W-båtar	Rota	Mimer	Amsterdam	13 fartyg
	2 Skär-båtar	Skuld	Mjölner		

Konventionen art. 13		Sjölag & avtal		Förutsättningar
30 dgr à 8 tim.	240 tim.	23 × 9	207 tim.	23 a + a
·/. 4 dgr à 8 tim.	32 »	3 × 8	24 »	3 h
	208 tim.	2 × 8	16 »	2 sjöd.
		2 × 1	2 »	2 sönd.
			249 tim.	
		Avgår 2/2 frid.	8 »	
			241 tim.	

Grupp 2)	7 Sig-båtar	Gullborg	Norden	Titania	13 fartyg
		Stegeborg	Svea	Warjo	

Konventionen art. 13		Sjölag & avtal		Förutsättningar
30 dgr à 8 tim.	240 tim.	23 × 9	207 tim.	23 a + a
·/. 4 dgr à 8 tim.	32 »	3 × 8	24 »	3 h
	208 tim.	2 × 12	24 »	2 sjöd.
		2 × 1	2 »	2 sönd.
			257 tim.	
		Avg. 2/2 frid. .	8 »	
			249 tim.	

Ekonomipersonal

Passagerarfartyg

<i>Konventionen art. 14</i>	<i>Sjölag & avtal</i>	<i>Förutsättningar</i>
28 dgr (max.) . 224 tim.	26 × 9 234 tim.	26 ankomst och avgång
2 » 8 16 »	4 × 5 20 »	0 hamndygn
<u>240 tim.</u>	<u>254 tim.</u>	0 sjödygn
	Avg. 3/2 frid. . 12 »	4 sönd. i hamn
	<u>242 tim.</u>	

Lastfartyg

<i>Konventionen art. 14</i>	<i>Sjölag & avtal</i>	<i>Förutsättningar</i>
28 dgr (max.) . 224 tim.	23 × 9 207 tim.	23 dagar a + a
2 » 8 16 »	3 × 8 24 »	3 » h
<u>240 tim.</u>	2 × 8 16 »	2 » s
	2 × 1 2 »	2 » sönd.
	<u>249 tim.</u>	
	Avg. 3/2 frid. . 12 »	
	<u>237 tim.</u>	

**Sammanställning av merkostnaderna vid fjärrtrafik för Rederi-Sveas
nedanstående 26 last- och 6 passagerarfartyg, som icke
tillhöra Sveriges Redareförening.**

*Engångskostnader**Bostäder*

Hytter i 7 Sig-båtar, Norden, Svea	9 styrmanshytter	
» i 7 Sig-båtar + 11 ångbåtar	18 maskinisthytter	
» för 12 däcksmän, varav 4 å Sig-båt och en vardera å Gullborg, Svea, Titania och Stegeborg	8 däcksmänshytter	
» till 26 uppassare	26 uppassarehytter	
Total 57 hytter à 15 000		kr. 855 000:—

*Årlig merkostnad**Utökad besättning*

32 st. 3:e styrmän à 5 510:— per år	kr. 176 320:—
19 » 3:e maskinister à 5 736:— per år	» 108 984:—
12 » lättmatrosor à 2 952:— per år	» 35 424:—
26 » uppassare eller kockelever à 1 548:— per år	» 40 248:—
89	kr. 360 976:—

P. M. angående bemanningskonventionens tillämpning å svenska handelsfartyg.

Med anledning av den i Seattle 1946 antagna konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, har inom kommerskollegii sjöfartssociala avdelning verkställt en utredning av de konsekvenser, en tillämpning av nämnda konvention skulle få för den svenska handelsflottans vidkommande. Den reglering av arbetstiden som en tillämpning av konventionen skulle få på den svenska handelsflottan inskränker sig i stort sett till fartyg under 2 000 tons bruttodräktighet, varför den föreliggande utredningen omfattar allenast fartyg i storleksgruppen 500—2 000 ton, därvid man utgått ifrån att samtliga dessa fartyg nyttjas i »fjärrtrafik» sådan denna definieras i konventionen.

Utredningen omfattar sålunda, såsom framgår av bilaga IV a, 300 fartyg med en sammanlagd besättningsstyrka av 5 505 man, befälhavare och radiotelegrafister oräkade, fördelad på 630 styrmän, 667 maskinister, 1 796 man tillhörande däck- och 1 522 maskinmanskaper samt 890 ekonomipersonalen. För uppfyllande av konventionens bestämmelser erfordras en ökning av bemanningsbeståndet av 946 man, nämligen 270 styrmän, 233 maskinister, 111 man tillhörande däck- och 18 maskinmanskaper samt 314 ekonomipersonalen. Av de i undersökningen ingående fartygen hava sålunda redan nu 30 fartyg tre styrmän och 67 tre maskinister, medan å samtliga fartyg, utom 77, däcksmanskaper är tillräckligt för trevaktsystem med två man på varje vakt. Endast å 18 fartyg erfordras en ökning av maskinmanskaper med en man per fartyg. Ifråga om intendenturpersonalen har räknats med ett antal av fyra, där manskapsnumerären per fartyg uppgår till 10 man och däröver, samt tre i övriga fall. Endast å 47 av de i undersökningen ingående fartygen var intendenturpersonalen redan nu så stor att den uppfyller nämnda fordringar.

Utgående från ovan angivna förutsätt-

ningar skulle de ungefärliga merkostnaderna i och för uppfyllande av konventionens bestämmelser per år räknat uppgå till 9 millioner kronor (Alt. I i bilaga IV a), då det räknas med en däcksbesättning av 6 man, 10,2 millioner kronor (Alt. II) med 7 man och 11,4 millioner kronor (Alt. III) med 8 man på däck. Nöjer man sig med en däcksmanskapsnumerär av allenast 7 man å halva antalet av de i utredningen ingående fartygen (150 st.) belöpa sig merkostnaderna till 9,6 millioner kronor (Alt. IV). Utöver dessa årsbelopp har man att räkna med engångskostnader för anordnande av nytt bostadsutrymme, vilka för de olika alternativen beräknats komma att uppgå till resp. 9,1, 12,1, 15,1 och 10,6 millioner kronor. Sammanlagt skulle alltså under det första året av konventionens tillämpning merkostnaderna enligt de olika alternativen komma att röra sig om resp. 18,1, 22,3, 26,5 och 20,2 millioner kronor.

För bestämmandet av den årliga kostnadsökningen ha följande beräkningsgrunder tillämpats. Hyrorna avse de lägsta som tillämpas för resp. bemanningskategorier enligt 1947 års kollektivavtal mellan redare och ombordanställda jämte utgående dyrtidstillägg. Kosthållet har kalkylerats på basis av 4,25 kronor per man och dag, medan utgiftsposten »pensionering» beräknats efter 6 % av befäls- och 3½ % av manskaps-hyrorna. Kostnaderna för semester, sjukvård, försäkring och fritidskompensation äro grundade på uppgifter, som tillhandahållits av Sveriges Redareförening.

Vad slutligen beträffar de i kalkylen angivna engångskostnaderna för erforderlig om- och nybyggnad av bostäder ombord har under avvaktan på slutförandet av en inom Kommerskollegium påbörjad utredning av frågan preliminärt använts samma belopp som angivits av Redareföreningen, nämligen 10 000 kronor per man.

Stockholm, i Kungl. Kommerskollegium den 30 september 1947.

**Ekonomiska konsekvenser av sjöarbetstidskonventionens tillämpning
å svenska handelsfartyg med bruttodräktighet
mellan 500 och 2 000 ton.**

300 fartyg 500—2 000 br.ton	Styrmän	Maski- nister	Däcks- manskap	Maskin- manskap	Ekonomi- personal	Summa
Minimibemanning enl. kon- ventionen	900	900	1 907	1 540	1 204	6 451
Nuvarande bemanning	630	667	1 796	1 522	890	5 505
Erforderlig bemanningsök- ning	270	233	111	18	314	946
<i>Kostnadsökning (per år)</i>						
Hyror	1 490 400	1 300 140	199 800	47 520	471 000	3 508 860
Kosthåll	418 838	361 441	172 189	27 923	487 093	1 467 484
Pensionering	89 424	78 008	6 993	1 663	16 485	192 573
Semesterkostnad	80 325	69 900	11 322	2 268	28 260	192 075
Sjukvård	13 500	11 650	5 550	900	15 700	47 300
Försäkring	39 510	34 100	16 240	2 630	45 950	138 430
Summa	2 131 997	1 855 997	412 094	82 904	1 064 488	5 546 722
Fritidskompensation ca						3 440 000
<i>Alt I (6 man på däck)</i>						
Årskostnader						8 986 722
Engångskostnader för ombyggnad av bostäder						9 090 000
						Kr. 18 076 722
<i>Alt II (7 man på däck)</i>						
Årskostnader						10 176 222
Engångskostnader för ombyggnad av bostäder						12 090 000
						Kr. 22 266 222
<i>Alt III (8 man på däck)</i>						
Årskostnader						11 365 722
Engångskostnader för ombyggnad av bostäder						15 090 000
						Kr. 26 455 722
<i>Alt IV (7 man på däck å 150 fartyg)</i>						
Årskostnader						9 586 472
Engångskostnader för ombyggnad av bostäder						10 590 000
						Kr. 20 176 472

P. M. angående bostadsutrymmet å vissa svenska handelsfartyg.

Sedan den påbörjade utredningen angående »bemanningskonventionens» inverkan numera slutförts jämväl med avseende på bostadsutrymmet ombord, må i anslutning till den tidigare avlämnade promemorian angående bemanningen lämnas följande kompletterande uppgifter. Den föreliggande bostadsundersökningen omfattar samma fartyg som ingingo i bemanningsutredningen, nämligen 300 fartyg med en aktuell besättningsstyrka — utom befälhavare och radiotelegrafister — av 5 505 man, fördelade på 1 297 personer i befälsställning och 4 208 tillhörande manskapet. Undersökningsmaterialet har utgjorts av inom kommerskollegii fartygsinspektionsbyrå tillgängliga bostadsrapporter och -ritningar och har liksom den tidigare avlämnade bemanningsutredningen utförts av kollegii sjöfartssociala avdelning.

Å 70 av de i utredningen ingående fartygen finnes redan nu tillräckligt bostadsutrymme för uppfyllande av konventionens fordringar. I övrigt kan anföras, att 108 fartyg ha för närvarande plats för tre styrmän och 121 fartyg för tre maskinister, medan bostadsutrymmet för däcksmanskapet, räknat med minst 6 man per fartyg, är tillräckligt å 241 fartyg. Det nuvarande bostadsbeståndet för maskinmanskapet synes vara tillräckligt å samtliga fartyg utom 13, och för ekonomipersonalens vidkommande äro 79 fartyg försedda med bostadsutrymme för vardera minst fyra personer.

En sammanfattning av den verkställda utredningen giver vid handen, att för den händelse konventionen skall tillämpas å samtliga i utredningen ingående fartyg, erfordras nyinrättande av bostadsutrymmen för 192 styrmän, 179 maskinister, 90 besättningsmän tillhörande däcksmanskapet, 13 maskinmanskapet och 270 ekonomipersonalen, sammanlagt 744 personer.

Utgående ifrån att den i Redareföreningens utredning angivna grunden för kostnadsberäkningen av ny bostadsinredning, 10 000 kronor per man, kan godtagas, skulle alltså engångskostnaderna för ombyggnad komma att uppgå till:

7 440 000 kronor	med	6	man	på	däck,
10 440 000	»	»	7	»	»
13 440 000	»	»	8	»	» och
9 665 000	»	»	7	»	»

å halva antalet fartyg, 150 st., och 6 man å det andra halva antalet.

En jämförelse med det resultat som grundar sig på Redareföreningens utredning (utan undersökning av bostadsbeståndet) ger vid handen att kostnaderna för de olika alternativen enligt förevarande utredning ligga omkring 1,5 millioner kronor lägre för de tre första alternativen och omkring 1 million kronor för det fjärde alternativet.

Till ovanstående resultat må göras den reservationen, att beräkningarna utgått från faktiskt tillgänglig bemanning resp. befintligt bostadsutrymme utan hänsynstagande till de särskilda uppgifter för vilka i förhållande till gällande arbetstidsreglering övertalig personal (dagmän, befäls elever) kan vara avsedd. Det är sålunda klart att ianspråktagande av dylik personal för vakttjänstgöring kan medföra ekonomiska konsekvenser av annan art (såsom ökat underhållsarbete i hamn); likaså kan ianspråktagande av tillgängligt bostadsutrymme eventuellt hindra medtagande av befäls elever med därav följande konsekvenser för befälsrekryteringen.

Stockholm, i Kungl. Kommerskollegium den 7 oktober 1947.

Stockholm den 19 november 1947.

Till 1946 års sjömanskommitté.

På förekommen anledning har Kungl. Kommerskollegium hänvänt sig till Stockholms Rederiaktiebolag Svea med begäran om upplysning om anledningen till att hyror och övriga årliga kostnader för de sjutton rorgångare, vilka i rederiets utredning rörande de ekonomiska konsekvenserna av en tillämpning av Seattle-konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning angivits för närvarande vara anställda å rederiets lastfartyg, icke avdragits vid beräkningen av de årliga merkostnaderna, ehuru i utredningen angivits, att dessa befattningar skulle komma att indragas, därest en tredje styrman anställdes på fartygen. Från bolagets sida har härvid upplysts, att man vid beräkning av engångskostnaderna för inredning av nya bostäder icke medtagit ifrågavarande 17 rorgångare men vid uträkningen av de årliga kostnaderna av förbiseende underlåtit att göra motsvarande avdrag. Inom Kollegium har därför

verkställt en omräkning av de årliga merkostnaderna, som givit följande resultat:

1) Besättningshyror		kr. 267 306:—
2) Mathållning		» 111.690:—
3) Pensionering		» 16 488:—
4) Semester		» 15 459:—
5) Sjukvård		» 3 600:—
6) Försäkring		» 6 044:—
7) Söndagsersättning		» 99 372:—

Summa kr. 519 959:—

Kalkylen är i övrigt baserad på samma förutsättningar som ligga till grund för bolagets utredning.

I samband med kontrollberäkningen av de årliga kostnaderna har Kollegium även uppmärksammat att en feladdering skett av det antal hytter som skulle erfordras för den ökade personalen. Deras antal uppgår till 61 i stället för 57. Engångskostnaderna belöpa sig sålunda rätteligen till 915 000 kronor (i stället för 855 000 kronor).

På Kungl. Kommerskollegii vägnar:

G. Böös.

Sven Gerentz.

**P. M. angående de ekonomiska verkningarna av en strängare
arbetstidsreglering för motorsegelsjöfarten och andra
speciella grenar av sjöfartsnäringen.**

Kommittén har sökt utröna de ekonomiska verkningarna av ett genomförande av kommittéförslaget inom vissa speciella grenar av sjöfarten. I sådant syfte har kommittén dels utsänt frågeformulär till ett antal organisationer och företag, dels vid sammanträde den 10 december 1947 berett representanter för ett antal organisationer tillfälle framföra sina synpunkter beträffande de ekonomiska verkningarna. Vid sammanträdet närvaro representanter för Sveriges segelfartygsförening, Kanalflottans rederiförening, Skärgårds- och Mälarflottornas rederiförening samt Svenska arbetsgivareföreningen.

Sveriges segelfartygsförening, till vilken större delen av motorsegeltonnaget är ansluten, har meddelat, att föreningen icke förfogar över statistiskt material till belysning av de ekonomiska verkningarna. Med hänsyn till strukturen hos denna del av näringen har det vid tidigare utredningar rörande den svenska sjöfartsnäringens ekonomi visat sig synnerligen svårt att beträffande denna sjöfart erhålla tillförlitliga upplysningar; det stora antalet uppgiftslämnare besitta ofta ej själva erforderliga uppgifter. Cirka hälften av alla motorseglare torde utgöras av s. k. familjefartyg, vilka helt eller delvis bemannas av personer tillhörande en och samma familj. Vidare är det på grund av de starkt varierande förhållandena inom motorsegelsjöfarten knappast möjligt att med gene-

rell giltighet beräkna effekten av de ekonomiska verkningarna. Kommittén har med hänsyn härtill samt till den avsevärda tid som skulle ha åtgått för en dylik undersökning sett sig nödsakad avstå från mera ingående ekonomiska utredningar på området.

Vid ovan nämnda sammanträde sade sig segelfartygsföreningens representanter hysa allvarliga betänkligheter mot kommittéförslaget med hänsyn till dess verkningar på motorsegelarnas ställning i konkurrensen med det danska och holländska tonnaget samt med de landväga transportmedlen. Approximativt beräknades att förslaget skulle komma att medföra en bemanningsökning om cirka 300 bästemän och 600 besättningsmän; bemanningssvårigheterna ansågos redan vara så framträdande att en sådan ökning vore omöjlig att genomföra i praktiken; tekniska svårigheter skulle vidare möta att ombygga särskilt det mindre tonnaget. Slutligen framhölls den stora betydelse som motorsegelsjöfarten äger för rekryteringen till den utgående handelsflottan; åtgärder som hämma den mindre sjöfartens utveckling skulle därför få menliga återverkningar för hela sjöfartsnäringen.

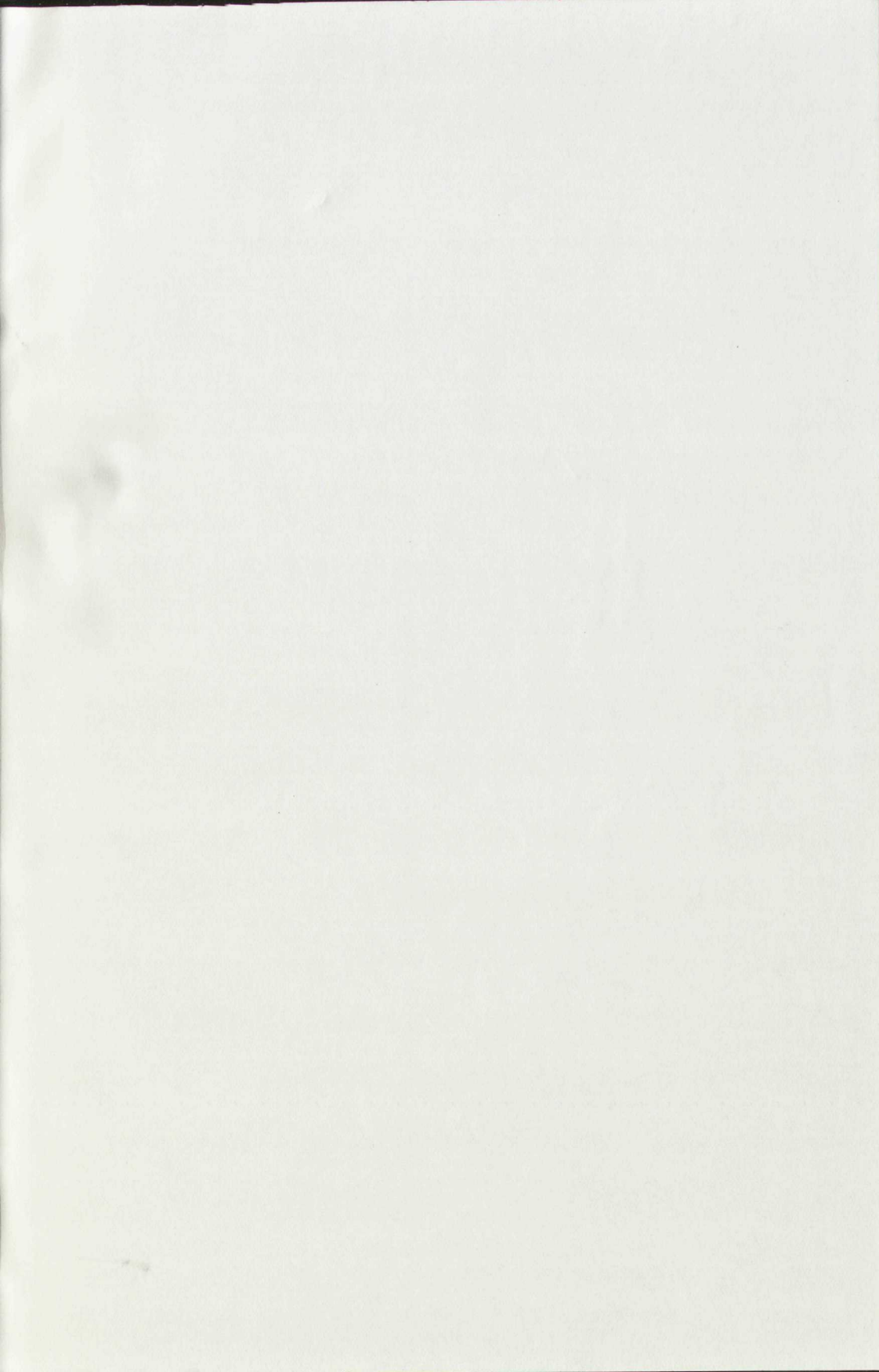
För kanalflottans vidkommande anfördes, att ett realiserande av kommittéförslaget sannolikt skulle medföra att vissa delar av kanaltrafiken måste nedläggas. Konkurrensen med de landväga transportmedlen, särskilt järnvägarna, betraktades som synner-

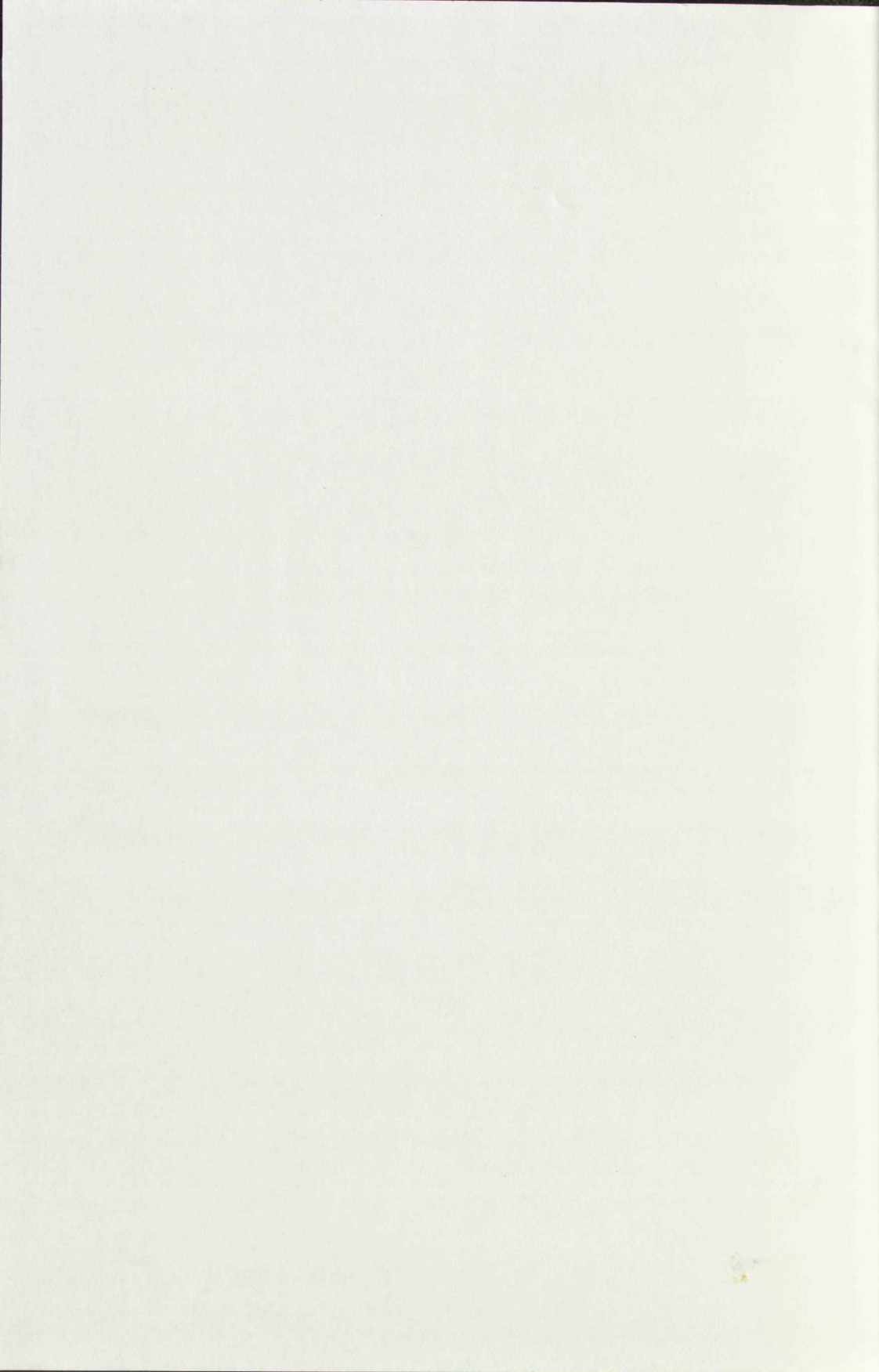
ligen skarp, och kollektivavtalsvägen genomförda arbetstidsbegränsningar sades redan i vissa fall hava lett till att fraktfart upphört. Vad särskilt angående arbetstiden vid ankomst och avgång samt i hamn, förmenades förslaget medföra hinder. Ekonomipersonalens arbetstid ansågs vidare vara svår att ytterligare begränsa. Företrädarna för kanalfloTTan betonade vidare betydelsen av denna del av sjöfartsnäringen, varvid särskilt turisttrafiken på Göta kanal framhölls.

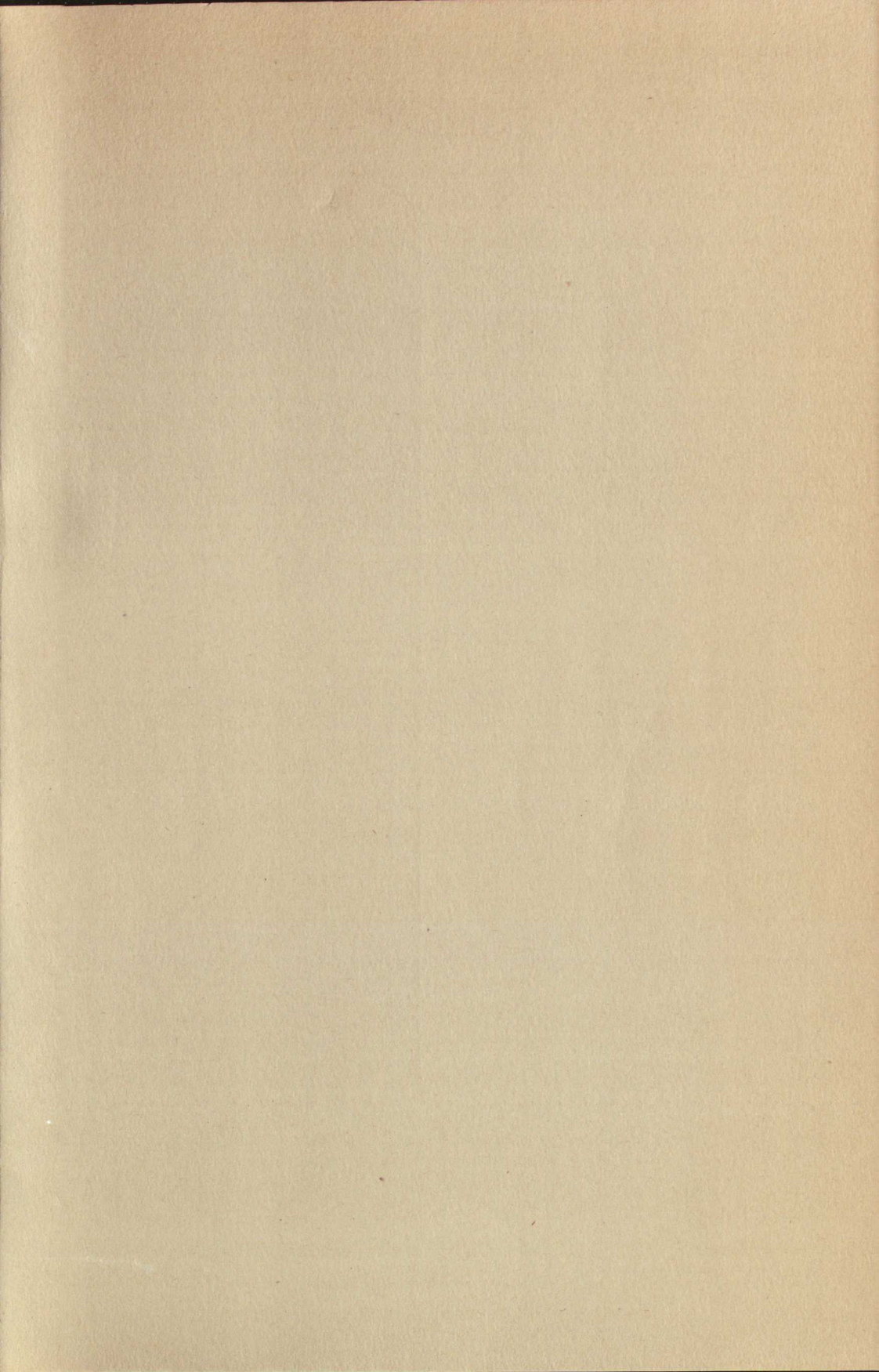
Representanterna för Skärgårds- och Mälarflottornas rederiförening, till vilken huvudsakligen fartyg sysselsatta i närtrafik äro anslutna, framhöll, att en begränsning av arbetstiden från 63 timmar i veckan till 112 timmar under två veckor i följd icke läte sig genomföra utan allvarliga ekonomiska konsekvenser; skärgårdstrafiken uppvisade redan ekonomiskt underskott och skulle vid ett genomförande av kommittéförslaget sannolikt till stor del komma att nedläggas, såvida icke understöd lämnades från samhällets sida. En ytterligare arbetstidsbegränsning skulle kunna genomföras utan större ekonomiska verkningar endast långsamt och successivt, helst genom avtal mellan arbetsmarknadsparterna.

Svenska arbetsgivareföreningen representerar på sjöfartsområdet dels vissa stuveriföretag, dels av sågverksföretag bedriven sjöfart, dels och vissa rederier som äro anslutna till föreningens allmänna grupp, däribland Stockholms Transport- och Bogserings AB, AB Karta & Oaxens Kalk-

bruk och Göteborgs Bogserings- och Bärnings AB. Flertalet av de fartyg som tillhöra stuveri- och sågverksföretagen äro av mindre storlek än 20 nettoton och beröras sålunda icke av kommittéförslaget. Vad angår andra bogser- och pråmfartyg har vid överläggningen framhållits svårighet att företaga för en ökad bemanning erforderliga ombyggnader å dessa förhållandevis små fartyg. En begränsning av arbetstiden i närtrafik till 112 timmar under två veckor i följd skulle medföra övertidsarbete i ökad utsträckning; om dessutom övertidsarbetet begränsades, kunde svårigheter att överhuvudtaget upprätthålla trafiken befaras. Med hänsyn till att arbetet i närtrafik i icke obetydlig utsträckning består av passning, kunde det ej anses angeläget att i denna fart minska arbetstiden. För bogserfartyg i fjärrtrafik uttalades farhågor för särskilt betydande svårigheter vid ett genomförande av kommittéförslaget. Bemanningen skulle å dessa fartyg, åtminstone vad anginge de AB Karta & Oaxens kalkbruk tillhöriga, behöva ökas med en styrman, en maskinist, en däcksmän och en eldare. De ökade personalkostnaderna beräknades till 21 000 kronor per fartyg och år. För företagets hela östersjöflotta ansågs kostnaderna för inredning av hytter till den ökade personalen komma att belöpa sig till över 1 milj. kronor. Kalkstensfrakterna skulle för att täcka merkostnaderna behöva höjas med 25—30 procent, vilket sannolikt skulle lamslå trafiken.







Statens offentliga utredningar 1948

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. [3]

Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. [4]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Parlamentariska undersökningskommissionen ang. flyktingärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande ang. säkerhetstjänstens verksamhet. [7]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 4. Förslag ang. partiellt arbetsföras anställning i allmän tjänst. [11]
Förslag till sjöarbetstidslag. [16]

Hälsa- och sjukvård.

Den öppna läkarvården i riket. [14]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. [6] 2: 16. Skaraborgs län. [15]

Fast egendom. Jordbruk med blnäringar.

Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. [1]

Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. [2]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning ang. explosiva varor m. m. [18]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. [9]

Betänkande ang. skärgårdstrafiken m. m. [10]

Betänkande ang. statens järnvägars organisation. Del 1. Den centrala ledningen. [13]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Trädgårdsundervisningen. [5]

Statens trädgårdsförsök. [12]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.