

Nr 17

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

Genom en den 6 februari 1970 dagtecknad proposition, nr 29, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag.

I samband med propositionen har utskottet behandlat de likalydande motionerna I: 1001 av herr *Werner* och II: 1159 av fru *Ryding m. fl.*

Utskottet har inför behandlingen av bl. a. förevarande ärende under hösten 1969 sammanträffat med sjöfartens arbetsmarknadsparter samt studerat arbetsförhållandena ombord på ett större passagerarfartyg.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till sjöarbetstidslag. I princip genomförs en arbetstidsminskning till 40 timmar i veckan. För att vaktsystemen på fartyg inte skall brytas, bibehålls i huvudsak nuvarande regler om den ordinarie arbetstiden för vaktindelad personal. Även för viss annan personal tillåts längre arbetstid per vecka än 40 timmar. För dessa personalkategorier kommer arbetstidsminskningen till uttryck genom fördjupat vederlag främst i form av fritid i hamn.

Frågor om den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet, om ordinarie arbetstid på lör-, sön- och helgdagar och om övertidsersättning behandlas inte längre i lagen utan överlämnas till arbetsmarknadens parter. Den ordinarie arbetstiden för de ombordanställda begränsas inte bara per vecka eller längre period utan även, liksom f. n., för varje dygn eller för två dygn i följd. Vidare minskas möjligheterna till totaluttag av arbetstid under 24 timmar i följd. En regel införs om sammanhängande tid för vila.

Lagens tillämpningsområde ökas bl. a. genom att nuvarande undantag för de minsta fartygen slopas. Friheten för arbetsmarknadens parter att genom kollektivavtal göra avsteg från lagens regler vidgas därigenom att parterna kan bestämma att lagen inte alls skall tillämpas i vissa fall.

Arbetstidsminskningen genomförs i etapper. Tiderna för ordinarie arbete

resp. vederlagsberäkning blir per vecka 41 1/2 timmar under år 1971, 41 timmar under år 1972 och 40 timmar fr. o. m. år 1973. Motsvarande minskningar sker för vederlagsberäkning per tvåveckorsperiod.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1971.

Av propositionen återges i det följande — förutom författningsförslaget — endast vissa delar av vad föredragande departementschefen anfört vid lagrådsremissen. Beträffande redogörelsen för gällande bestämmelser, 1964 års sjöarbetstidsutrednings förslag (SOU 1969:3) och remissyttrandena över detta ävensom lagrådets yttrande får utskottet hänvisa till propositionen.

Det vid propositionen fogade författningsförslaget är av följande lydelse.

Förslag

till

sjöarbetstidslag

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §

Denna lag äger, med de inskränkningar som anges i 2 §, tillämpning på skeppstjänst.

Med skeppstjänst förstås i denna lag arbete som person, vilken är anställd på svenskt fartyg, för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller på annat ställe.

2 §

Från lagens tillämpning undantages skeppstjänst som utföres av befälhavare, om utom denne minst tre personer är anställda på fartyget, maskinchef, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, främste styrman, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, föreståndare för ekonomiavdelning, om utan denne minst sex personer är anställda inom avdelningen,

läkare,

musiker,

den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,

medlem av redarens familj, om fartygets bruttodräktighet understiger 500 registerton.

Från lagens tillämpning undantages även skeppstjänst på fiskefartyg när det användes som sådant och fartyg som användes till verksamhet omedelbart förbunden med fiske, räddningsfartyg när det användes som sådant, lustfartyg.

Ytterligare undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som huvudorganisation enligt lagen (1936: 506) om förenings- och förhandlingsrätt.

Konungen får förordna, att denna lag ej skall gälla på staten tillhörigt fartyg. Om synnerliga skäl föreligger, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer även i övrigt medge undantag från tillämpningen av lagen.

3 §

I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller,

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning, för andra sysslor som har samband med sådant arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring,

dagman: sjöman vars skeppstjänst ej är indelad i vakter och som ej tillhör radio- eller ekonomipersonalen,

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

vecka: en fast period av sju på varandra följande dygn,

oavbruten gång: färdsätt som kännetecknas av att fartyget ej anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än 2 timmar vid något tillfälle,

lokalfart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång,

närfart: fart, dock ej lokalfart, inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller med denna i sjöfartsförbindelse varande farvatten innanför linjen Trondheimsfjorden—Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest,

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

Fartyg anses under resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Hänsyn tages dock ej till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranledes av storm, sjöskada eller annan nödsituation.

Förordnande enligt 1 kap. 10 § tredje stycket lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Vid beräkning av arbetstid undantages, utom i fall som avses i 8 §, dels måltidsrast, dels annat uppehåll i skeppstjänsten, om sjömannen enligt förmans besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppehållet och detta varar minst 1 timme.

Ordinarie arbetstid i ocean- och närfart

4 §

I ocean- och närfart får den ordinarie arbetstiden för dagman uppgå till högst 8 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan.

5 §

För vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen och för sjöman som tillhör radiopersonalen får den ordinarie arbetstiden i ocean- och närfart uppgå till högst 8 timmar om dygnet, om ej annat följer av 6 §. Under fartygets uppehåll i hamn får den ordinarie arbetstiden ej heller överstiga 40 timmar i veckan. Vid tillämpning av andra punkten medräknas ej dygn under vilket fartyget går från eller kommer till hamn.

6 §

På fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton, får i närfart den ordinarie arbetstiden för sjöman som avses i 5 § uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd när fartyget är till sjöss.

Under dygn då fartyget går från eller kommer till hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 8 timmar, om fartyget ligger i hamn minst halva dygnet. Är fartyget till sjöss eller annars under gång större delen av sådant dygn, får den arbetstid tillämpas som motsvarar arbetstiden enligt första stycket med den begränsningen att den ordinarie arbetstiden medan fartyget ligger i hamn ej får överstiga den tid som återstår när från 9 timmar dras den ordinarie arbetstid som sjömannen redan fullgjort under dygnet.

För sjöman som omfattas av första och andra styckena får den ordinarie arbetstiden under en fast period av två veckor ej överstiga 112 timmar.

Första—tredje styckena gäller ej sjöman som tillhör maskinpersonalen, om fartygets maskinstyrka överstiger 550 effektiva hästkrafter.

7 §

För sjöman som tillhör ekonomipersonalen får den ordinarie arbetstiden i ocean- och närfart uppgå till

- a) på passagerarfartyg högst 9 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan,
- b) på annat fartyg högst 8 timmar om dygnet.

Ordinarie arbetstid i lokalfart

8 §

I lokalfart inom svensk hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 9 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan, raster ej inräknade.

När det behövs med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt, får annan ordinarie arbetstid tillämpas, om tiden under en fast period av högst fyra veckor ej överstiger 40 timmar i veckan i genomsnitt.

9 §

I lokalfart utom svensk hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 10 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan.

Vederlag, övertid m. m.

10 §

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 40 timmar i veckan i fall på vilket 5, 7 eller 9 § äger tillämpning,

b) 80 timmar under en fast period av två veckor i fall på vilket 6 § äger tillämpning,

skall för överskjutande tid utgå vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal, som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

Från den tid för vilken vederlag utgår avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen (1952: 530).

11 §

Utöver skeppstjänst under den ordinarie arbetstid som är medgiven enligt 4—9 §§ eller den längre ordinarie arbetstid som är överenskommen i kollektivavtal, vilket tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket, får skeppstjänst på övertid åläggas sjöman under högst 13 timmar i veckan och, om så medges i sådant kollektivavtal, ytterligare högst 5 timmar i veckan.

Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

Från den i första stycket föreskrivna begränsningen undantages skeppstjänst på övertid som är nödvändig för

a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,

b) att lämna hjälp enligt 62 § andra stycket, 222 eller 223 § sjölagen (1891: 35 s. 1),

c) att delta i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag eller annan författning,

d) nödvändig vakttjänst i hamn,

- e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,
- f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan,
- g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid.

12 §

Sjöman får åläggas högst 16 timmars skeppstjänst under 24 timmar i följd.

Sjöman skall under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd.

Den som ålägger anställd arbetstid i skeppstjänst skall taga skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som den anställde utför för samma arbetsgivare.

Skeppstjänst, som avses i 11 § tredje stycket a—c, får åläggas sjöman utan hinder av första, andra och tredje styckena.

Övriga bestämmelser

13 §

Från de begränsningar som föreskrives i 4—9 §§ får avsteg göras genom kollektivavtal, som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

14 §

Redare, vilken är bunden av kollektivavtal som avses i 2, 10, 11 eller 13 §, får tillämpa avtalet på sjöman, vilken sysselsättes i arbete som avses med avtalet, även om sjömannen ej är medlem av den avtalsslutande organisationen på arbetstagersidan. Detta gäller dock ej sjöman, som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

15 §

För fartyg skall föras anteckningar om arbetstid enligt föreskrifter av tillsynsmyndighet som avses i 17 §.

Sjöman har rätt att själv eller genom annan taga del av anteckningarna. Samma rätt tillkommer facklig organisation som företräder sjöman på fartyget.

16 §

Befälhavare skall se till att ett exemplar av denna lag finns tillgängligt på fartyget, om detta har en bruttodräktighet av minst 25 registerton.

17 §

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter för tillämpningen av lagen utövas av myndighet som Konungen bestämmer. Därvid äger 1 kap.

6—8 och 15 §§, 7 kap. 1 och 16 §§ och 11 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg motsvarande tillämpning.

Anteckningar om arbetstid skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

18 §

Befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder sjöman till skeppstjänst i strid mot denna lag eller föreskrift för tillämpningen av lagen dömes till böter. Detsamma gäller den som på grund av arbetsförhållandena har den arbetsledande ställning som annars tillkommer befälhavare.

Till böter dömes även redare eller annan som i redarens ställe har haft befattning med fartyget, om han därvid känt till eller bort känna till överträdelsen.

19 §

Ansvar enligt 18 § skall ej ådömas, om det visas att brist uppkommit i bemanningen under pågående resa och att tillgång till nödvändig bemanning för att i alla hänseenden anordna skeppstjänsten enligt denna lag ej funnits i senast besökta hamn.

Har flera medverkat till gärning som avses i 18 §, äger 23 kap. 4 och 5 §§ brottsbalken motsvarande tillämpning.

20 §

Till böter dömes den som

1. bryter mot 15 § första stycket eller 17 § andra stycket,
2. i strid mot 15 § andra stycket vägrar någon att taga del av anteckningarna,
3. uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i anteckningar om arbetstid, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

21 §

Den som tagit befattning med tillsyn enligt denna lag får ej obehörigen yppa eller nyttja vad han därvid erfarit om yrkeshemlighet, arbetsförfarande, affärsförhållande eller förhållande av betydelse för landets försvar. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter häremot dömes till böter eller fängelse i högst ett år. Gäller brottet annat än förhållande av betydelse för landets försvar, får allmänt åtal väckas endast om målsägande anger brottet till åtal eller åtal är påkallat från allmän synpunkt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1971, då sjöarbetstidslagen (1959: 404) skall upphöra att gälla.

1. Den i 4, 5 och 8 §§ och 10 § första stycket a angivna arbetstiden för vecka skall, i stället för 40 timmar, utgöra 41 timmar 30 minuter under år 1971 och 41 timmar under år 1972.

2. Den i 10 § första stycket b angivna arbetstiden under en fast period av två veckor skall, i stället för 80 timmar, utgöra 83 timmar under år 1971 och 82 timmar under år 1972.

3. För tiden till utgången av år 1972 får avsteg göras från punkterna 1 och 2 genom kollektivavtal som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

4. På fartyg, som sjösatts innan denna lag träder i kraft och vars maskinstyrka understiger 700 indikerade hästkrafter, får de i 6 § angivna arbetstiderna åläggas sjöman som tillhör maskinpersonalen, även om maskinstyrkan överstiger 550 effektiva hästkrafter.

5. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som ersatts genom bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Motionsyrkandet

I *motionerna I: 1001* och *II: 1159* yrkas »att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 29/1970 måtte besluta att förslaget till sjöarbetstidslag 10 § måtte få följande ändrade lydelse»:

(*Propositionen*)

(*Motionerna*)

10 §

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 40 timmar i veckan i fall på vilket 5, 7 eller 9 § äger tillämpning,

b) 80 timmar under en fast period av två veckor i fall på vilket 6 § äger tillämpning,

skall för överskjutande tid utgå vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad fastställts i kollektivavtal, som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

skall för överskjutande tid utgå vederlag i form av fritid i hamn enligt schema eller tidsplan som fastställts i kollektivavtal, som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

Från den tid för vilken vederlag utgår avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen (1952: 530).

Departementschefen

Allmänna synpunkter

Arbetsmarknadens parter är eniga om att den ordinarie arbetstiden i görigaste mån bör minskas ytterligare till 40 timmar i veckan. Jag hälsar med tillfredsställelse, att utvecklingen inom näringslivet nått så långt, att arbetstagare kan beredas mera fritid. Från samhällets synpunkt i övrigt finns inga vägande skäl mot en sådan arbetstidsminskning. En arbetstid om

40 timmar i veckan har länge framstått som ett eftersträfvansvärt mål. Minskningen från 45 till 42 1/2 timmar i veckan, som nu har genomförts i etapper, får ses som ett steg på vägen mot en arbetsvecka på 40 timmar. Chefen för socialdepartementet föreslår också, att arbetstiden för de landanställda skall minskas till 40 timmar i veckan.

Så långt möjligt bör reglerna om arbetstid vara desamma för de ombordanställda som för de landanställda. För de ombordanställda finns särskilda skäl att genom arbetstidsminskning öka möjligheterna till fritid i land. Vistelsen ombord ger inte samma möjligheter att utnyttja fritiden.

På grund av de särskilda förhållandena ombord på fartyg måste särregler om arbetstider gälla för en stor del av de ombordanställda. De gängse vaktsystemen gör att den ordinarie arbetstiden till sjöss per vecka blir längre för bl. a. vaktindelade sjömän än för landanställda. De flesta fartyg tillämpar s. k. trevaktssystem, vilket innebär att den vaktindelade personalen går i tre skift med åtta timmars arbete varje dygn. På fartyg under 500 brt tillämpas i stor utsträckning s. k. tvåvaktssystem. Enligt detta system är vaktpersonalen indelad i två skift. Den ordinarie arbetstiden är omväxlande 10 och 14 timmar varje dygn. Vaktindelningen frångås normalt endast när fartyget ligger i hamn. Radiopersonal, ekonomipersonal och sjömän i lokalfart utom hamn har i huvudsak lika långa arbetstider som trevaktindelad personal.

Bl. a. på grund av att både trevakt- och tvåvaktssystem tillämpas av handelsflottor världen över delar jag utredningens uppfattning att sjöarbetstidsreglerna åtminstone f. n. måste bygga på tillämpningen av vaktssystem. I direktiven till utredningen anförde också föredragande departementschefen, att utredningen borde söka bibehålla nuvarande vaktssystem. Till frågan om vaktsystemen återkommer jag i motiveringen till 5 och 6 §§ i departementsförslaget.

För den längre ordinarie arbetstid som således krävs av vissa sjömän kompenseras dessa genom s. k. vederlag främst i form av ledighet i hamn. För dessa sjömän får arbetstidsförkortningen ta sig uttryck i en fördjupning av vederlaget. I fråga om vederlagsreglerna hänvisar jag till motiveringen till 10 §.

Vid anmälan av förslaget till allmän arbetstidslag anförde chefen för socialdepartementet bl. a. att det alljämt måste framstå som en uppgift för lagstiftningen att ange de normer som enligt rådande uppfattning bör gälla i fråga om arbetstidens längd. Garantier för att en ändring i dessa normer snabbt och fullständigt slår igenom skapas bäst med hjälp av en lagreglering. Uppfattningen att det bör ankomma på statsmakterna att ange ett mått för arbetstiden, som i princip inte får överskridas, har uppenbarligen mycket stark förankring i den yrkesverksamma befolkningens medvetande. Den trygghet för arbetstagarna som ligger i att alltid ytterst ha

ett lagstöd på arbetstidsområdet att falla tillbaka på tillmäts stor betydelse. Lagstiftning om arbetstidens begränsning bör således, framhöll chefen för socialdepartementet, alltså finnas i vårt land. Dess grundläggande uppgift blir att ange vilka normer som bör gälla i fråga om den tid under vilken arbetstagare får användas till arbete. Sådana normer blir av värde inte minst som underlag för arbetsmarknadsparternas diskussioner om de mångskiftande arbetstidsproblem som kan uppstå ute i arbetslivet.

Till dessa synpunkter kan jag ansluta mig. För de ombordanställdas del tillkommer som skäl för lagstiftning, att skyddssynpunkter gör sig gällande med större tyngd i fråga om de ombordanställdas arbetstider. Härvid är att märka, att bestämmelserna i arbetarskyddslagen (1949:1) om bl. a. vilotid inte gäller för skeppstjänst och att liknande bestämmelser inte finns i lagstiftning om sjöfart. Vidare kan med hänsyn till tillämpade vaktsystem särskilda arbetstidsregler inte undvikas. Som utredningen funnit bör därför sjöarbetstidsreglerna behållas i en särskild lag.

Enligt det remitterade förslaget till allmän arbetstidslag skall den ordinarie arbetstiden i land sänkas från 42 1/2 timmar till 40 timmar i veckan i två steg, vardera om 1 timme 15 minuter. Sänkningarna skall genomföras den 1 januari 1971 och den 1 januari 1973 med rätt för arbetsmarknadens parter att avtala om annat sätt att genomföra förkortningen. För de ombordanställda bör enligt min mening arbetstidsförkortningen i princip ske samtidigt och i samma omfattning som för de landanställda.

Dygnsbegränsning

Enligt min mening är tiden inte mogen för att slopa dygnsbegränsningen i sjöarbetstidslagstiftningen. För de fall då arbetstid behöver tas ut utöver dygnsmaximum och detta inte kan ske genom övertid, bör finnas möjlighet att gå från lagreglerna genom kollektivavtal. I fråga om sådana fall då arbetsförhållandena ombord har nära anknytning till verksamhet i land vill jag erinra om den möjlighet som öppnas i det remitterade förslaget till allmän arbetstidslag att i vissa fall göra den lagen tillämplig på skeppstjänst. Jag hänvisar till motiveringen till 2 § förslaget till sjöarbetstidslag.

ILO-konventioner

Sverige har ratificerat två av de konventioner som ILO har antagit om arbetstider till sjöss. År 1938 ratificerade vi konventionen nr 57 angående arbetstid och bemanning å fartyg, som antogs av ILO år 1936, och år 1959 ratificerade vi konventionen nr 109 angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg, som antogs av ILO år 1958. Inte någon av dessa båda konventioner har trätt i kraft. Om konventionen nr 109 träder i kraft, upp-

hör bl. a. konventionen nr 57 att vara tillämplig för det land som har ratificerat konventionen nr 109.

Vid ratificeringen av konventionen nr 109 undantog Sverige avdelningen om lön. Anslutning till konventionens bestämmelser om lön skulle ha inneburit, att vi frångått den i vårt land allmänt godtagna principen att arbetsmarknadens parter utan påverkan från statsmakterna träffar överenskommelse om löner. Sverige gjorde dessutom det förbehållet, att konventionen för Sveriges del skulle träda i kraft först när den hade trätt i kraft för Nederländerna och Förbundsrepubliken Tyskland. Norge har senare ratificerat konventionen under förbehåll att konventionen för Norges del skall träda i kraft först när den träder i kraft för bl. a. Sverige. Konventionen har ratificerats av endast ett litet antal stater, och det är troligt att den liksom konventionen nr 57 aldrig får sådan anslutning att den träder i kraft.

Konventionen nr 109 innehåller tvingande bestämmelser om bl. a. den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet, om skeppstjänst på sönd- och helgdagar och om övertidsersättningens storlek. Förslaget till ny sjöarbetstidslag innehåller inga regler i dessa hänseenden. I stället utgår förslaget från att dessa frågor blir lösta genom kollektivavtal. Redan gällande lag går emellertid långt utöver vad konventionen fordrar i en så väsentlig fråga som den ordinarie arbetstidens längd. Det nu framlagda lagförslaget ger ändå förmånligare regler. Vidare har lagförslaget till skillnad mot konventionen regler om begränsning av övertidsarbete. Lagförslaget innehåller således i sin helhet avsevärt förmånligare regler för arbetstagarna än konventionen. Konventionen nr 57 har än mindre förmånliga regler för arbetstagarna.

Enligt min mening bör de båda ILO-konventionerna inte få hindra en utveckling som tar sig uttryck i att lagförslaget genomförs. För att lagen inte skall stå i strid med de förpliktelser som Sverige kan ha på grund av ratifikationerna av konventionerna nr 57 och 109 har jag för avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att återta ratifikationsbesluten. Återtagandet kan lämpligen ske sedan riksdagen beslutat i fråga om ny sjöarbetstidslag men före en sådan lags ikraftträdande.

Utskottet

Förevarande proposition innehåller förslag till en ny sjöarbetstidslag. Förslaget innebär att den förkortning av arbetstiden till 40 t/v som nyligen beslutats för anställda i land skall komma även anställda i skeppstjänst till del. Med hänsyn till gällande vaktssystem har den ordinarie arbetstidens längd inte kunnat minskas för de vaktindelade sjömännen. Förkortningen får i stället för deras del komma till uttryck genom att de erhåller kompensation, i första hand i form av fritid i hamn, för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 40 t/v. Förkortningen skall ske på samma sätt

även för radio- och ekonomipersonal samt för alla sjömän i lokalfart utom svensk hamn. I vissa fall har 40-timmarsveckan kunnat komma till uttryck genom en direkt minskning av den ordinarie arbetstiden. Så har kunnat ske för arbete under långa hamnuppehåll samt i lokalfart inom svensk hamn. Detsamma gäller för dagmän. Förkortningen föreslås bli genomförd under samma tidsperiod som förkortningen i land. I stället för två förkortnings-etapper om vardera 1 timme 15 minuter, som gäller för landanställda, föreslås dock att förkortningen för de ombordanställda genomförs i tre etapper, omfattande en timme vid ingången av år 1971, en halv timme vid ingången av år 1972 och en timme vid ingången av år 1973.

I propositionen föreslås vidare en allmän revision av sjöarbetstidslagen varigenom lagen kunnat göras enklare och mer systematisk, bl. a. har vissa detaljföreskrifter kunnat utmönstras. Den nuvarande begränsningen av övertidsarbete har omarbetats och skärpts, så att övertid enligt förslaget får tas ut under högst 13 timmar mot tidigare 18 t/v. Parterna medges dock rätt att genom kollektivavtal tillåta ytterligare övertidsuttag med 5 t/v. För att inte alltför långa arbetspass skall förekomma föreskrivs att sjöman under varje period av 24 timmar i följd skall få fullgöra högst 16 timmars arbete. I syfte att hindra att den dagliga arbetstiden delas upp i alltför många små arbetspass, så att viloperioderna blir för korta, föreslås som en nyhet i lagen att sjöman skall beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd.

Bestämmelserna om den ordinarie arbetstiden skall, liksom nu gäller, vara dispositiva. Lagens dispositiva karaktär förstärks enligt förslaget därigenom att arbetsmarknadsparterna ges rätt att komma överens om ytterligare undantag från lagens tillämpningsområde än dem som anges direkt i lagen.

Utskottet biträder förslaget att principen om 40 timmars arbetsvecka blir lagfäst även för arbetstagare inom sjöfarten. Genom en sådan reform tillförsäkras man de anställda inom denna sektor av arbetsmarknaden del av den standardutveckling som genom den tidigare i år beslutade arbetstidsreformen garanterats de anställda i land. Som framkommit under sjöarbetsutredningens arbete kan en förkortning av arbetstiden för sjömännen vara motiverad i högre grad än för landanställda på grund av skyddsskäl. Av företagna undersökningar och gjorda uttalanden om ohälsa och olycksfall bland ombordanställda har framgått att sjömännen har större frekvens av dödlighet och arbetsolycksfall, möjligen även sjukdomsfall, än landanställda. Detta gäller i synnerhet sådana grupper sjömän som har en ordinarie veckoarbetstid överstigande normalarbetstiden i land, nämligen vaktindelade sjömän, radiopersonal, ekonomipersonal och sjömän i lokalfart utom hamn. För dessa grupper kan den ordinarie arbetstiden till sjöss uppgå till 56 t/v eller 112 timmar för en tvåveckorsperiod samt för viss ekonomipersonal ända upp till 63 t/v. Den del av arbetstiden som över-

stiger 42½ t/v respektive 85 timmar för en tvåveckorsperiod ersätts enligt gällande bestämmelser i princip genom vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt överenskommelse i kollektivavtal. Det kan å andra sidan i många fall dröja avsevärd tid innan möjlighet erbjuds till uttag av vederlagstid, och ofta byts denna ut mot kompensation i pengar.

Propositionen bygger på att nuvarande system med uttag av arbetstider till sjöss på 56 t/v respektive 112 timmar under en tvåveckorsperiod skall fortsätta och sjömännen kompenseras genom vederlag, i den mån arbetstiden överstiger 40 t/v respektive 80 timmar under en tvåveckorsperiod. Anledningen härtill är främst att det inte ansetts möjligt att slopa nuvarande vaktindelning ombord på fartygen. Denna indelning tillämpas av handelsflottor världen över och utgör en avvägning mellan behov av kontinuerlig tjänstgöring dygnet runt och en rimlig begränsning av besättningens storlek. Ett övergivande av vaktsystemet inom den svenska handelssjöfarten och införande av arbetstidsregler i likhet med vad som gäller i land skulle medföra stor risk för att svenskt tonnage inregistrerades i främmande länder. De ombordanställda är också som framkommit under sjöarbetstidsutredningens arbete beredda att acceptera en fortsatt tillämpning av vaktsystemet. Även för sådana sjömän, för vilka man i och för sig kan tillämpa 40-timmarsvecka till sjöss och för vilka propositionen föreslår en sådan begränsning av arbetstiden, är arbetsmarknadens parter inställda på att genom kollektivavtal komma överens om längre veckoarbetstid mot erhållande av vederlag. Så lär t. ex. enligt vad som framgår av propositionen avtal komma att träffas för dagmän om en ordinarie arbetstid av 45 t/v mot vederlag för tiden överstigande 40 t/v. Anledningen härtill är självfallet att sjömännen själva föredrar att få ut sin fritid i land än ombord på fartyget, där möjligheterna att utnyttja densamma på ett meningsfullt och variationsrikt sätt är starkt begränsade. Med hänsyn till vad sålunda anförts har utskottet inte något att erinra mot att sjöarbetstidslagen alltjämt får bygga på gängse vaktssystem och att 40-timmarsveckan får komma till uttryck genom fördjupat vederlag.

Enligt propositionen skall vederlaget i främsta rummet utgå i form av fritid i hamn. Möjlighet finns också att genom kollektivavtal komma överens om annan form av vederlag, t. ex. kontant ersättning. I motionerna I: 1001 och II: 1159 har yrkats att vederlagbestämmelsen skall utformas så att vederlag alltid skall utgå i form av fritid i hamn enligt schema eller tidsplan som fastställts i kollektivavtal. Motionärerna menar att man först genom en sådan bestämmelse ger de ombordanställda möjlighet att erhålla 40 timmars arbetsvecka och ett ökat skydd mot hälsovådligt arbetstidsuttag.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att man så långt det är genomförbart skall söka tillförsäkra de ombordanställda 40 timmars arbetsvecka. I den mån så inte kan ske vid tjänstgöring ombord på fartyget till sjöss, kan

man genom vederlag i efterhand uppnå att den genomsnittliga arbetstiden på längre sikt stannar vid 40 t/v. Detta förutsätter att vederlaget tas ut i form av fritid. Lagförslaget utgår som ovan nämnts från att så skall ske i första hand. Parterna på sjöfartens arbetsmarknad har i kollektivavtal tagit in åtskilliga regler om beräkning av vederlag i fritid, regler som tar sikte på en beräkning antingen efter hur mycket ordinarie arbetstid som förekommit under perioden eller efter en schablonbestämmelse om ett fast vederlag med visst antal fridagar per tjänstgöringsmånad. Enligt utskottets mening bör man sträva efter att vederlaget också i praktiken tas ut i form av fritid, och det bör ankomma på tillsynsmyndigheten att följa utvecklingen på detta område. Å andra sidan förhåller det sig så att sjömannen som regel mönstrar av fartyget då han går i land. Därvid måste det vederlag som sjömannen har rätt till — på samma sätt som gäller om semesterersättning — räknas om i kontanter. Det får sedan ankomma på sjömannen själv att avgöra huruvida han vill använda denna ersättning till sin försörjning under ledighet i land. Någon möjlighet för lagstiftaren att tvinga honom därtill föreligger knappast. Motionärernas förslag till utformning av vederlagsbestämmelsen torde därför för flertalet sjömän inte komma att leda till något ökat uttag av vederlagsfritid i land. Utskottet avstyrker med hänsyn härtill bifall till motionsyrkandet. I sammanhanget vill utskottet dock nämna att frågan om sjömännens anställningsförhållanden är föremål för prövning i 1964 års sjömanslagskommitté, varvid bl. a. spørsmålet om rederianställning behandlas. Om det i framtiden skulle bli allmänt brukligt med sådan anställning, skulle möjligen praktiska förutsättningar kunna anses föreligga för en bestämmelse i linje med motionärernas önskemål. Det torde då kunna aktualiseras huruvida det även med utgångspunkt från de enskilda sjömännens intressen kan vara motiverat att överväga en regel om obligatoriskt uttag av vederlag i fritid.

Propositionsförslaget har i övrigt inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Med hänvisning till det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen — med avslag på motionerna I: 1001 och II: 1159 — antager det genom propositionen framlagda förslaget till sjöarbetstidslag.

Stockholm den 17 mars 1970

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herr Strand (s), fru Hamrin-Thorell (fp)*, herrar Lars Larsson (s), Dahlberg (s), Kaijser (m), Eric Carlsson (cp)*, Österdahl (fp) och fru Grethe Lundblad (s);

från a n d r a kammaren: herrar Lundberg (s), Odhe (s), fröken Sandell (s), herrar Gustavsson i Alvesta (cp), Fredriksson (s), Svensson i Kungälv (s), fru Fränkel (fp) och herr Åkerlind (m).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.