Nr 223.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjöarbetstidslag m. m.; given Stockholms slott den 12 mars 1938.

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

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

dels ock inhämta riksdagens yttrande beträffande ett av den internationella arbetskonferensen år 1936 vid dess tjugoförsta sammanträde (fjärde sjöfartskonferensen) antaget förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg samt en vid samma tillfälle antagen rekommendation angående arbetstid och bemanning å fartyg ävensom ett av den internationella arbetsorganisationen år 1936 vid dess tjugoandra sammanträde (femte sjöfartskonferensen) antaget förslag till reviderad konvention angående fastställande av minimiålder för barns användande till sjöss.

Under Hans Majestäts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Förslag

till

Sjöarbetstidslag.

Härigenom förordnas som följer:

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

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

förste (främste) styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;

förste (främste) maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;

sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;

radiotelegrafist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;

radiotelefonist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;

person vilken å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande;

person tillhörande redarens familj å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;

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

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

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

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 och nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är 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 §.

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;

maskinist: till maskinbefälet hörande person;

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: färdsätt 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 beräknande av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg som i 9 § avses, minst en halv timme och eljest minst 1 timme.

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

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 mer än 12 timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen utgör sammanlagt högst 24 timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) 8 timmar för styrman i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre;

b) 8 timmar för maskinist i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre;

c) 8 timmar för sjöman som tillhör däcksmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 2,000 registerton;

d) 8 timmar för sjöman som tillhör maskinmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt

e) 8 timmar i annat fall än i punkt d) sägs för eldare som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång samt fartyget är statt i 1) vidsträcktare fart än nordsjöfart, eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter, eller ock 3) inskränktare fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, styrman åläggas att under högst 1 timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål; styrman som tillika är mot särskild ersättning anställd såsom radiotelegrafist eller radiotelefonist må under sistnämnda tid jämväl användas till radiotelegraf- eller radiotelefontjänst samt därutöver beordras att under ytterligare högst 2 timmar om dygnet såsom ordinarie arbete förrätta dylik telegraf- eller telefontjänst.

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.

Utöver vad ovan i denna paragraf stadgas må hissning av aska som hopats under fartygets gång åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

5 §.

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 dagman 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 överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 20.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör för dygn räknat högst 10 timmar; å helgdag må dock dylik sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 5 och klockan 20.

Från tillämpning av förestående stadganden i denna paragraf undantages arbete som utföres å passagerarfartyg, dock att ordinarie arbetstid för ekonomipersonal å dylikt fartyg icke må överstiga 12 timmar om dygnet, samt att denna arbetstid skall så förläggas, att en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar erhålles under loppet av 24 timmar.

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

7 §.

Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för dygn räknat högst 10 timmar för styrman och högst 9 timmar för annan sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman 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.

Utöver vad ovan i denna paragraf stadgas må hissning av aska som hopats under fartygets gång åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygn varunder ankomst till eller avgång från hamn äger rum, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad sjöman å sådant dygn tillämpas de bestämmelser som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss; dock att i dylikt fall skeppstjänst icke må, medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn, såsom ordinarie arbete åläggas sådan sjöman under längre tid än 1 timme.

Beträffande ordinarie arbetstid för sjöman tillhörande ekonomipersonalen skola vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn bestämmelserna i 6 § lända till efterrättelse.

8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör

för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet och högst 48 timmar i veckan; samt

för sjöman som tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet, dock att, där för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande så kräves, dylik sjöman må, utöver sagda tid, såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst å passagerarfartyg under sammanlagt högst 2 timmar om dygnet, och å annat fartyg under sammanlagt högst 1 timme om dygnet.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhopa högst 1 timme; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas ekonomipersonalen annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring.

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 annat fartyg än passagerarfartyg å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid varom nyss nämnts.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i närtrafik.

9 §.

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 sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg, icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt 63 timmar i veckan.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete.

10 §.

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.

11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 10 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

12 §.

Till övertidsarbete må sjöman användas högst 24 timmar i veckan, dock att å fartyg 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. Har styrman å vars arbete stadgandet i 4 § punkt a) äger tillämpning, utöver där angiven tid såsom ordinarie arbete under mer än 1 timme, för dygn räknat, ålagts radiotelegraf- eller radiotelefontjänst, skall från här medgiven tid för övertidsarbete av högst 24 timmar i veckan avdragas den tid styrmannen sålunda mer än 1 timme för dygn tagits i anspråk för radiotelegraf- eller radiotelefontjänst.

Från nu stadgad 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.

13 §.

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

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

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

3 mom. Vid övertidsarbetets ersättande med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

14 §.

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.

15 §.

För varje dag varunder övertidsarbete förekommer åligger det befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller maskinist eller föreståndare för ekonomiavdelningen att senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon vars rätt är därav beroende förvägras att om övertidsjournals 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 i inskränktare fart än nordsjöfart.

16 §.

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

17 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; 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.

18 §.

Behälhavare 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.

19 §.

Bryter befälhavare, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelningen eller redare mot bestämmelse som är meddelad i 15 §, straffes med dagsböter.

20 §.

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, maskinist och föreståndare för ekonomiavdelningen.

21 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet som enligt 16 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

22 §.

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

23 §.

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

24 §.

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

25 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tilfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1939.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag som avses i 1 § 3 mom. och 15 § eller godkännande som avses i 14 §.

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 c) och d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däcks- eller maskinmanskapet 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 oskälig 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 fyra år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 december 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Sköld, anför efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen:

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 19 sistlidne februari av förslag till lag om fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag förordade jag förlängning under ytterligare ett år av nämnda lag i syfte att bereda tid för slutförande av påbörjade förarbeten till en ny lag i ämnet samt fullföljande av det i och för åvägabringande av ensartad reglering å detta lagstiftningsområde med övriga nordiska länder inledda samarbetet. Sedan erforderliga förberedelsearbeten numera avslutats, anhåller jag att få anmäla frågan om reglering av sjöfolkets arbetstid och därmed förbundna spörsmål.

Historik.

1919 och 1926 års lagar.

Den första lagen om arbetstiden å svenska fartyg utfärdades den 24 oktober 1919 (nr 663) och trädde i kraft den 1 januari 1920. Den var av provisorisk karaktär med till en början tre års giltighetstid men erhöll genom lag den 29 juni 1923 (nr 290) med vissa smärre ändringar förlängd giltighet t. o. m. 1926 års utgång.

Sedan kommerskollegium efter utredning angående verkningarna av lagen avgivit förslag i ämnet, framlade Kungl. Maj:t genom proposition, nr 81, till 1926 års riksdag förslag till ny lag, avseende definitiv reglering av sjöarbetstidslagstiftningen, byggd i huvudsak på 1919 års lag. Riksdagen antog lagförslaget med vissa ändringar, men föreslog beträffande giltighetstiden en ytterligare försöksperiod på fyra år, vilket ansågs motiverat av hänsyn till lagens svårbedömliga karaktär och den försiktighet vartill de internationella förhållandena på detta område gåve anledning. I enlighet härmed utfärdades den 13 juli 1926 (nr 398) lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag) att gälla intill utgången av år 1930.

Vid 1930 års riksdag erhöll 1926 års sjöarbetstidslag med vissa ändringar

förlängd provisorisk giltighet på ytterligare tre år. Såsom motiv härför anfördes huvudsakligen, att en internationell reglering av sjöarbetstidsspörsmålet, som upptagits av internationella arbetsorganisationen och 1929 förevarit vid internationella arbetsorganisationens trettonde generalkonferens (tredje sjöfartskonferensen) i Genève, inom en nära framtid kunde tänkas vinna sin lösning. Ämnets fortsatta behandling i Genève lät emellertid vänta på sig, och då statsmakterna år 1933 återigen hade att taga ställning till frågan om sjöarbetstidslagens fortsatta bestånd, föreföll det ovisst när spörsmålet åter kunde komma att upptagas till internationell behandling. Kungl. Maj:t föreslog därför 1933 års riksdag (prop. nr 164) att 1926 års lag, i avvaktan på slutförandet av en åt kommerskollegium och socialstyrelsen tidigare uppdragen utredning, om vars omedelbara fullföljande Kungl. Maj:t samtidigt beslutade, måtte förlänas fortsatt provisorisk giltighet under ett år eller intill utgången av 1934, vilket förslag av riksdagen bifölls, varpå lag i ämnet utfärdades den 21 april 1933 (nr 139).

1934 års lagförslag.

Efter slutförandet av nyssnämnda utredning överlämnade kommerskollegium och socialstyrelsen till Kungl. Maj:t ett den 25 september 1933 dagtecknat betänkande med förslag till ny sjöarbetstidslag.[1] Utredningen hade, på sätt i betänkandet närmare utvecklats, omfattat två huvuduppgifter, nämligen dels klarläggande av de frågor som tidigare väckts eller som under utredningens gång framförts i form av erinringar och ändringsförslag rörande sjöarbetstidslagens tillämpning och avfattning, och dels övervägande av åtgärder i anledning av ett från internationella arbetsbyrån år 1931 utsänt förslag till internationell konvention i ämnet. Bland den mångfald spörsmål som utgjort föremål för ämbetsverkens utredning, hade huvudfrågorna varit, dels huruvida gränserna för lagens tillämpningsområde borde ändras, och dels i vad mån 8-timmarsdagen kunde bringas i utsträckt tillämpning ombord å svenska fartyg. I båda dessa frågor hade ämbetsverken kommit till ett i huvudsak negativt resultat. Beträffande frågan om 8-timmarsprincipens utsträckning hade ämbetsverken begränsat uppgiften att avse en i sådan mån modifierad tillämpning därav som avsetts i 1931 års konventionsförslag, vilket i största korthet uttryckt vill säga 8 timmars ordinarie arbetstid för dygn räknat dels i hamn (generellt), och dels till sjöss för maskinpersonalen å fartyg med en nettodräktighet av minst 400 ton samt för däckspersonalen och telegrafisterna å last- och passagerarfartyg med större bruttodräktighet än 3,000, respektive 2,000 ton. Under erinran om att det ordinarie arbetet redan enligt gällande lag vore å fartyg med vaktindelning ordnat enligt 8-timmarsprincipen dels i allmänhet i hamn, och dels, såvitt anginge maskinpersonalen, jämväl i stor utsträckning till sjöss, och med hänvisning till de betydande kostnadsökningar som, enligt vad verkställd utredning givit vid handen, skulle föranledas av en i överensstämmelse med konventionsförslaget begränsad tillämpning av 8-timmarsdagen, och som skulle mångdubblas vid

[1] Statens offentliga utredningar 1934 : 8.

ett fullständigt genomförande därav, avstyrkte ämbetsverken en utsträckning av 8-timmarsprincipens tillämpning utöver vad som gällde enligt den svenska lagens föreskrifter. Ämbetsverken ifrågasatte dock därvid någon inskränkning av kökspersonalens ordinarie arbetstid i hamn samt en mindre begränsning av arbetstiden för vissa styrmän. I övrigt innehöll ämbetsverkens betänkande åtskilliga förslag rörande revision i lindrande eller skärpande riktning av lagens särskilda stadganden, ävensom ett antal förslag av huvudsakligen formell natur; det framlagda lagförslaget var avsett att utgöra en reglering av permanent karaktär, vid vars genomförande alltså lagstiftningens dittillsvarande provisoriska natur skulle upphöra.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 10 november 1933 av ämbetsverkens betänkande och förslag anförde föredraganden, dåvarande chefen för handelsdepartementet, att ifrågavarande förslag icke syntes tillräckligt vittgående i vad anginge begränsningen av sjöfolkets arbetstid, vilket särskilt gällde den för däckspersonalen föreslagna maximiarbetstiden; förslaget syntes för den skull böra göras till föremål för överarbetning, varvid en begränsning av arbetstiden i närmare överensstämmelse med de principer som gällde för vidsträckta arbetsområden i land, och som i viss omfattning upptagits i det av internationella arbetsbyrån utarbetade konventionsutkastet i ämnet, borde uppställas såsom allmän riktlinje för överarbetningen, vilken i övrigt borde utföras enligt närmare anvisningar av chefen för handelsdepartementet. Jämlikt Kungl. Maj:ts i enlighet med departementschefens hemställan lämnade bemyndigande blev det av ämbetsverken avgivna lagförslaget av tillkallade sakkunniga sålunda överarbetat.

Det överarbetade förslaget blev därefter, sedan det i grundlagsenlig ordning underställts lagrådet för granskning, genom proposition (nr 240) av Kungl. Maj:t framlagt 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 utsträckningen av tiden för uppehåll i hamn — vilka i och för sig vore ägnade att giva en mera tillfredsställande bild av arbetstidsförhållandena ombord 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 meningen, 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 befarades, 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.

Enär det förslag till ny sjöarbetstidslag som med denna allmänna motivering framlades med propositionen nr 240/1934, haft grundläggande betydelse för ämnets behandling i fortsättningen, torde jag få erinra om dess huvudsakliga innebörd. 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 vaktindelat däcksmanskap å 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 motsvarande minskning av arbetstiden för den del av det vaktindelade maskinmanskapet å 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.

Vid sin granskning av lagförslaget anförde lagrådet, under hänvisning till den internationella handläggningen av frågan om sjöfolkets arbetstid, att lagrådet funne avgörande betänkligheter möta mot att i föreslagen utsträckning för den svenska handelsflottan påbjuda obligatorisk tillämpning av 8-timmarsdagen, så länge motsvarande inskränkning icke tillämpades å andra nationers fartyg, varför lagrådet icke kunnat i åsyftade hänseenden tillstyrka längre gående begränsning av arbetstiden än som förordats i det av ämbetsverken utarbetade förslaget. Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av lagrådets utlåtande förklarade föredragande departementschefen vad

lagrådet i sistberörda hänseende anfört avse förhållanden som redan under ärendets tidigare behandling tagits i betraktande, och vid sådant förhållande icke påkalla yttrande utöver vad förut i ämnet anförts; någon ändring av förslaget i den riktning lagrådet föreslagit fann departementschefen sålunda icke böra ske.

Vid 1934 års riksdags behandling av ärendet sköts ämnets internationella sida i förgrunden. Propositionen behandlades jämte i ämnet väckta motioner av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande (nr 42) hemställde, 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 sjöarbetstidslag i den lydelse den erhållit genom 1930 års lag. Såsom motiv för detta sitt förslag åberopade utskottet huvudsakligen 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 å fartyg. I betraktande av den i vissa hänseenden avgörande betydelse som den internationella handläggningen av hithörande frågor måste erhålla jämväl för den svenska lagstiftningen i ämnet, förklarade utskottet sig hysa betänkligheter mot att, kort tid innan den internationella behandlingen kunde väntas bliva återupptagen och slutförd, skrida till en mera definitiv reglering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen. Under föreliggande omständigheter syntes det utskottet ändamålsenligast att, i avvaktan på resultatet av internationella arbetskonferensens fortsatta behandling av ämnet, tillägga den svenska lagen någon tids fortsatt provisorisk giltighet utan att i samband därmed upptaga frågan om partiell revision till prövning. Utskottet fann sig sålunda icke böra förorda, att den svenska sjöarbetstidslagstiftningen för det dåvarande gjordes till föremål för revision, vare sig i dess helhet eller i mera begränsad omfattning, utan tillstyrkte utsträckning av gällande lags giltighet för en tid av ytterligare tre år. — I propositionen lämnade upplysningar rörande förberedelser för en strängare reglering av bemanningsförhållandena ombord å svenska fartyg, bland annat genom nya författningsbestämmelser av administrativ karaktär, vartill förberedande utkast framlagts, hade föranlett detta ämnes upptagande i vissa av de till behandling i utskottet föreliggande motionerna. Utskottet yttrade i detta hänseende, att utskottet med hänsyn till bemannings- och arbetstidsfrågornas inbördes sammanhang icke funnit anledning att i ärendets dåvarande läge göra något uttalande beträffande innehållet av de ifrågasatta bestämmelserna rörande bemanning av fartyg; utskottet förutsatte emellertid, att riksdagen, när fråga i framtiden uppstode om utfärdande av dylika bestämmelser, skulle beredas tillfälle att yttra sig om deras innehåll.

Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen, enligt dess skrivelse nr 297, 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.

1935 och 1936 års Genèvekonferenser.

Det väntade återupptagandet av den internationella handläggningen av hithörande frågor har sedermera kommit till stånd genom konferenser i Genève år 1935 och 1936. Dessförinnan hade emellertid bemanningsfrågan blivit föremål för ytterligare behandling här i landet, i det att de sakkunniga som omhänderhaft den i propositionen nr 240/1934 omförmälda utredning rörande reglering av bemanningsförhållandena å svenska fartyg och därmed sammanhängande frågor (1933 års bemanningssakkunniga), den 30 maj 1934 avgivit betänkande med förslag till förordning angående bemanning av fartyg[1]. Över detta förslag hade kommerskollegium och socialstyrelsen efter vederbörande organisationers hörande den 20 juni 1935 avgivit gemensamt utlåtande, och därvid bl. a. med föranledande av de sakkunnigas förslag framkommit med vissa uppslag till förbättrad kontroll å bemanningsförhållandena.

På föranstaltande av internationella arbetsbyrån avhölls i Genève under tiden den 25 november till den 6 december 1935 en förberedande teknisk konferens, varest ämnet behandlades tillsammans med frågan om internationell reglering av sjöfolkets arbetstid, vilken redan tidigare såsom förut nämnts varit föremål för handläggning inom internationella arbetsorganisationen och stått på dagordningen vid sjöfartskonferenser 1920 i Genua och 1929 i Genève. Vid den förberedande konferensen, i vilken Sverige deltog med en delegation, bestående av representanter för regeringen, redarna och sjöfolket,[2] upptogs jämväl spörsmålet om semester för sjöfolk.

För beredande av ärenden som komme att föranledas av Sveriges medverkan i internationella arbetsorganisationens fortsatta arbete för åvägabringande av internationell reglering av där upptagna sjöfartsfrågor samt av det lagstiftningsarbete å ifrågavarande område som i fortsättningen kunde bliva erforderligt för Sveriges vidkommande, tillkallade chefen för handelsdepartementet den 29 maj 1936, jämlikt Kungl. Maj:ts samma dag meddelade bemyndigande, två sakkunniga (1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga).

Sedan resultaten av förhandlingarna vid den förberedande konferensen varit föremål för vederbörande regeringars prövning, och för Sveriges del föranlett en skrivelse till internationella arbetsbyrån i Genève, innefattande svenska regeringens synpunkter i fråga om den internationella regleringen av hithörande problem, upprättades av internationella arbetsbyrån förberedande förslag till konventioner och rekommendationer i frågorna rörande sjöarbetstid och bemanning av fartyg ävensom semester för sjöfolk. Den 6 oktober 1936 sammanträdde internationella arbetsorganisationens generalkonferens till sin tjugoförsta session (fjärde sjöfartskonferensen) för behandling av nämnda sjöfartsfrågor. Antalet representerade stater utgjorde 44. Sverige deltog i konferensen med en delegation, bestående av representanter

---

[1] Statens offentliga utredningar 1934: 23.

[2] Ang. Sveriges representation vid 1935 års konferens, se prop. nr 184/1937 sid. 5.

för regeringen och sjöfolket[1]; för redarna utsedda representanter kommo icke tillstädes vid konferensen. Efter tre veckors förhandlingar, under vilka de nordiska ländernas regeringsombud upprätthöllo ett nära samarbete sinsemellan och med den holländska regeringens ombud, antog konferensen den 24 oktober 1936 bl. a. förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg, jämte en rekommendation i samma ämnen.

Under tiden 22—24 oktober 1936 sammanträdde internationella arbetsorganisationens generalkonferens i Genève jämväl till dess tjugoandra session (femte sjöfartskonferensen) för behandling av frågan om partiell revision av en år 1920 antagen konvention angående minimiålder för användning i skeppstjänst (benämnd konvention angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss).[1] Konferensen antog vid sammanträde den 24 oktober 1936 förslag till reviderad konvention i ämnet.

Förslaget till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg med tillhörande rekommendation ävensom förslaget till reviderad konvention angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss torde få biläggas dagens statsrådsprotokoll i översättningar som verkställts från originaltexterna och granskats av Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska samarbetet *(Bil. A, B* och *C)*. I den mån icke redogörelse i det följande lämnas för innehållet i dessa aktstycken, får jag i fråga om internationella arbetskonferensens beslut hänvisa till dessa översättningar.

1937 års nordiska konferens.

Såsom jag vid föredragningen den 19 nästlidne februari närmare omförmält, hölls på inbjudan av Kungl. Maj:t 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 sjöarbetstiden, bemanning av fartyg, minimiålder för användning i skeppstjänst samt semester för sjöfolk. Konferensen ledde till enighet beträffande i huvudsak ensartade bestämmelser i de nordiska länderna rörande sjöarbetstid och semester för sjöfolk ävensom beträffande vissa därmed samt med frågan om minimiålder för skeppstjänst sammanhängande ändringar i de nordiska sjömanslagarna. I dessa ämnen utarbetades vid konferensen oförbindliga förslag, grundade på internationella arbetskonferensens konventionsförslag i samma frågor. Därjämte diskuterades vid konferensen frågan om innehållet i och formen för författningsbestämmelser som kunde påkallas av de i vederbörande konvention innefattade föreskrifterna rörande bemanning.

1937 års proposition och riksdagsbehandling.

Såsom jag inledningsvis antytt, befanns det vid övervägande av åtgärder i anledning av upphörandet med 1937 års utgång av giltighetstiden för 1926 års sjöarbetstidslag nödvändigt att giva sagda lag förlängd giltighet under

[1] Ang. Sveriges representation vid 1936 års konferenser, se prop. nr 184/1937 sid. 6.

ett år. Vid ärendets anmälan inför Kungl. Maj:t den 19 februari 1937 åberopade jag såsom skäl härför särskilt, att vederbörlig prövning under medverkan jämväl av intresserade parter icke medhunnits under den korta tid som stått till buds för frågans förberedande sedan konventions- och rekommendationstexterna förelegat i slutligt skick. Jag framhöll ävenledes, att det av angivna skäl nödvändiga uppskovet med framläggande av förslag till ny sjöarbetstidslag tillika skulle bereda möjlighet för fullföljande av det nordiska samarbete som, på sätt jag nyss nämnt, inletts i syfte att skapa en grundval för ensartade regler i samtliga nordiska länder på detta område, vilket skulle innebära ett fortgående på en beträffande sjörätten förut beträdd väg, och som med hänsyn till förevarande frågors betydelse ur social och ekonomisk synpunkt syntes vara synnerligen önskvärt.

I enlighet med min sålunda motiverade hemställan föreslog Kungl. Maj:t genom proposition, nr 184, 1937 års riksdag att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om fortsatt giltighet av 1926 års lag för tiden till och med den 31 december 1938.

Propositionen behandlades av andra lagutskottet tillika med två i anledning av densamma i andra kammaren väckta motioner, nr 449 och 456, med yrkande, i den senare motionen, om antagande av lag i enlighet med det förslag som av Kungl. Maj:t framlades med propositionen nr 240 till 1934 års riksdag, och i den förra motionen om viss ändring av lagens stadgande om landlov för ombesörjande av enskilda angelägenheter (10 §).

Andra lagutskottet förklarade, i utlåtande nr 34, att utskottet ansåge lämpligt att, såsom i propositionen föreslagits, i avvaktan på slutförandet av det pågående utredningsarbetet låta gällande sjöarbetstidslagstiftning äga giltighet under ytterligare ett år, samt att utskottet sålunda icke kunde förorda att denna lagstiftning för det dåvarande gjordes till föremål för revision vare sig i dess helhet, vilket föreslagits i motionen II: 456, eller i den begränsade omfattning som angivits i motionen II: 449; utskottet utgingo emellertid ifrån att de i motionerna innefattade förslagen bleve föremål för övervägande vid det fortsatta utredningsarbetet. På grund av vad sålunda anförts hemställde utskottet om bifall till propositionen.

Riksdagen beslöt i överensstämmelse med utskottets hemställan och anmälde, i skrivelse nr 236, att riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts proposition, varpå Kungl. Maj:t utfärdade lag den 13 maj 1937 (nr 225) angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1938.

Det fortsatta utredningsarbetet.

Sedan de förslag som framgått ur förhandlingarna vid den nordiska konferensen i Stockholm i januari 1937, blivit framlagda för vederbörande regeringar, hava förslagen i samtliga nordiska länder gjorts till föremål för ett efter i stort sett ensartade linjer upplagt utredningsförfarande, och därvid underkastats granskning och överarbetning under vederbörlig medverkan från de intresserade parternas sida.

För Sveriges del inleddes detta utredningsarbete därmed att jag omedelbart efter konferensen uppdrog åt 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga att på grundval av de nordiska förslagen upprätta utkast till svenska författningsbestämmelser i berörda ämnen. Tillika med preliminära översättningar av förslagen till konventionerna angående arbetstid å fartyg och bemanning med tillhörande rekommendation samt angående semester för sjöfolk överlämnade de sakkunniga till mig *dels* den 18 februari 1937 en promemoria, åtföljd av bl. a. förslag till sjöarbetstidslag, lag angående semester för sjöfolk och lag om ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen jämte preliminära beräkningar angående bemannings- och kostnadsökning för svenska handelsflottan vid tillämpning av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen, samt i anslutning därtill en den 2 april 1937 dagtecknad promemoria angående styrmanstelegrafisternas arbetstid, *dels ock* den 13 mars 1937 en promemoria med förslag till förordning angående fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap (bemanningsförordning), kungörelse angående ändring av formulär till sjömansrulla m. m. och kungörelse angående ändrad lydelse av § 6 befälsförordningen.

De sakkunnigas promemorior, kostnadsberäkningar och författningsförslag, vilka utgöra grundvalen för det utredningsarbete för vilket jag i fortsättningen skall redogöra, torde — med undantag av förslagen till sjöarbetstidslag och lag om ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen, vilka återkomma i annat sammanhang,[1] samt förslaget till lag om semester för sjöfolk, vilken fråga icke skall behandlas i samband med nu förevarande ämne — få biläggas dagens statsrådsprotokoll *(Bil. D—J)*. Sedan handlingarna av mig för gemensamt yttrande överlämnats till kommerskollegium och socialstyrelsen, hava ämbetsverken i sin tur berett samtliga ifrågakommande redare- och sjöfolksorganisationer tillfälle att yttra sig däröver. Yttranden hava i anledning härav avgivits, över promemorian av den 18 februari 1937 med därvid fogade förslag m. m. av Sveriges redareförening, Kanalflottans rederiförening, Skärgårds- och Mälarflottornas rederiförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges radiotelegrafistförening och Svenska stewartföreningen, varjämte särskilt yttrande avgivits av Örebro rederiaktiebolag, samt över promemorian av den 13 mars 1937 av samma organisationer med undantag av Svenska stewartföreningen; Sveriges allmänna sjöfartsförening, som i likhet med övriga organisationer beretts tillfälle att yttra sig över förslagen, har icke avgivit något yttrande. Ämbetsverken hava i ärendet vidare hört direktionerna för och ombudsmännen vid sjömanshusen i Göteborg, Hälsingborg, Stockholm och Gävle, vilka yttrat sig över föreslagen ändring av formulär till sjömansrulla. Vid sidan av nu berörda remissförfarande hava ämbetsverken föranstaltat om prövning av de framlagda förslagen även av de av Kungl. Maj:t jämlikt 4 § förordningen den 13 juli 1926 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen såsom sakkunniga utsedda personer, företrädande rederirörelsen och

[1] Se Bil. K och L.

de fartygsanställda;[1] för sådant ändamål hava, på kallelse av kommerskollegium, samtliga sakkunniga tillika med vissa av deras suppleanter sammanträtt med representanter för ämbetsverken, varvid upplysningar meddelats samt förberedande överläggning ägt rum. Därom anmodade hava de sakkunniga sedermera, med undantag av representanten för köksmanskap, avgivit yttrande över förslagen i vad angår sjöarbetstiden, dock i flertalet fall allenast i form av instämmande i vederbörande organisations yttrande, i vars utarbetande den sakkunnige i regel tagit del. I den följande redogörelsen komma för den skull här omnämnda sakkunnigas mening att redovisas allenast där särskild anledning därtill föreligger. Vid ärendets handläggning hos ämbetsverken har till behandling jämväl företagits en till ämbetsverken för yttrande remitterad framställning den 28 augusti 1936 av Sveriges radiotelegrafistförening om vidtagande av åtgärder mot befarad arbetslöshet inom telegrafistkåren till följd av bestämmelserna i förordningen den 12 juni 1936 angående befäl å handelsfartyg m. m., varutinnan föreningen föreslagit radiotelegrafisternas inordnande i sjöarbetstidslagen, obligatorisk vakthållning minst 8 timmar vid radiotelegrafapparaten å alla fartyg som enligt gällande internationella överenskommelser skola vara försedda med dylik apparat, samt förbud mot vakthållning medelst tekniska apparater, t. ex. automatisk alarmapparat. Efter prövning av vad i ärendet förekommit hava ämbetsverken avgivit ett den 12 juni 1937 dagtecknat betänkande och därmed överlämnat inkomna yttranden tillika med sammanställningar av de remitterade författningsförslagen och ämbetsverkens ändringsförslag; av berörda sammanställningar torde de som avse sjöarbetstidslagen och ändringar i sjömanslagen få fogas till dagens statsrådsprotokoll *(Bil. K* och *L)*.

Sedermera har jämväl Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska samarbetet (i det följande kallad socialpolitiska delegationen), till följd av remiss innefattande såväl de sakkunnigas författningsförslag m. m., som ämbetsverkens ändringsförslag, avgivit yttrande i ärendet.

---

[1] Dessa sakkunniga jämte suppleanter, utsedda för åren 1935—1937 genom Kungl. Maj:ts beslut den 14 december 1934, utgöras av följande personer: *för redare av fartyg i ocean- och nordsjöfart:* vice verkställande direktören i Sveriges redareförening H. F. Reuterskiöld, Göteborg, suppleant: rederiinspektören F. Carman, Göteborg; *för redare av fartyg i östersjö- och kustfart:* sjökaptenen John Olsson, Stockholm, suppleant: sjökaptenen Per B. Malmberg, Stockholm; *för redare av fartyg i skärgårds-, kanal- och insjöfart:* direktören O. F. Ekebohm, Stockholm, suppleant: konsuln C. Thorburn, Uddevalla; *för redare av segelfartyg:* sjökaptenen B. Johansson, Hälsingborg, suppleant: tullkontrollören C. Rudberg, Stockholm; *för redare av bogser- och prånfartyg:* avdelningschefen i Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag N. Th. L. Nilson, Stockholm; suppleant: avdelningschefen i Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag Arvid Svenningson, Stockholm; *för befälhavare och styrmän:* verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptenen Gunnar Sixten Osvald, Stockholm, suppleant: ombudsmannen Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptenen Bror Carl Henrik Johannison, Göteborg; *för maskinister:* direktören S. Åström, Stockholm, suppleant: ombudsmannen G. H. Olsson, Göteborg; *för däcksmanskap:* sekreteraren i Svenska sjöfolksförbundet N. Olsson, Göteborg, suppleant: ombudsmannen i Svenska sjöfolksförbundet G. A. E. Lindberg, Stockholm; *för maskinmanskap:* ordföranden i Svenska sjöfolksförbundet S. Lundgren, Göteborg, suppleant: ombudsmannen i Svenska sjöfolksförbundet Arne Stridsberg, Stockholm; samt *för köksmanskap:* ombudsmannen i Svenska sjöfolksförbundet Knut Ring, Göteborg, suppleant: fru Emelia Bergstedt, Stockholm.

Likartade utredningsförfaranden hava, såsom jag förut antytt, pågått i övriga nordiska länder. Med hänsyn till de erinringar som därunder på skilda håll liksom i Sverige framkommit från de intresserade parternas sida, har det, såsom jag vid föredragningen den 19 februari 1937 förmält mig antaga, befunnits erforderligt att före slutligt ställningstagande vid förnyade nordiska överläggningar underkasta de tidigare gemensamma förslagen omprövning i belysning av det nya utredningsmaterialet. I syfte att erhålla grundval för svenskt ståndpunktstagande vid de sålunda motsedda överläggningarna anmodade jag 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga att med stöd av ämbetsverkens utredning och med ledning av anvisningar från min sida överarbeta de svenska utkasten. Sedermera har jag vid ett besök i Oslo den 7 och 8 september 1937 samrått med handelsministrarna i de övriga nordiska länderna rörande huvudprinciperna för det gemensamma lagstiftningsarbetet. Sedan utredningsarbetet i flertalet länder därefter fortskridit tillräckligt långt, hava de avsedda överläggningarna slutligen kommit till stånd vid ett i Köpenhamn under tiden den 22—26 november 1937 anordnat expertmöte, vid vilket samtliga nordiska länder varit representerade. Dessa överläggningar avsågo huvudsakligen de författningstekniska förutsättningarna för sammanjämkning av de förslag beträffande regleringen av sjöfolkets arbetstid som, på sätt förut nämnts, framkommit inom de olika länderna. Med undantag i viss mån för Norges vidkommande, där saken vid tiden för expertmötet alltjämt befann sig på ett mera förberedande stadium i det att en för behandling av hithörande frågor tillsatt kommitté ännu icke avgivit utlåtande, konstaterades vid mötet samstämmighet i allt väsentligt beträffande utformningen av ifrågavarande författningsbestämmelser samt beredvillighet till jämkningar för uppnående av största möjliga överensstämmelse. För egen del har jag, efter att hava tagit kännedom om förhandlingsresultatet, funnit mig böra på flera punkter vidtaga ändringar i de svenska utkasten i anledning av förslag som framkommit vid expertmötet; närmare redogörelse härför skall lämnas i samband med de stadganden beträffande vilka dylika ändringar kommit i fråga.

I det följande torde jag till en början få lämna en redogörelse för de allmänna synpunkter som från myndigheternas samt de hörda organisationernas och intresserepresentanternas sida framkommit i fråga om den internationella regleringen av hithörande ämnen ävensom beträffande frågorna om svensk ratificering av de föreliggande konventionsförslagen och en med eller utan samband därmed företagen revision av den svenska lagstiftningen på området; närmare redogörelse för yttrandena rörande de speciella frågor som äro förknippade med de särskilda författningsbestämmelserna, torde få anstå till behandlingen av de slutliga förslagen.

I fortsättningen komma de olika förslagen att benämnas på följande sätt:

Internationella arbetskonferensens konventionsförslag av den 24 oktober 1936: *Konventionsförslagen;*

De nordiska förslagen av den 30 januari 1937: *De nordiska förslagen;*

1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunnigas utkast av den 18 februari och den 13 mars 1937: *Sakkunnigförslagen;*

Kommerskollegii och socialstyrelsens gemensamma förslag av den 12 juni 1937: *Ämbetsverkens förslag.*

Allmänna synpunkter.

Sveriges redareförening, som i sitt yttrande erinrar om tidigare i olika sammanhang av föreningen avlåtna skrivelser rörande sjöarbetstidslagen och bemanningsfrågan, vilka föreningen i tillämpliga delar jämväl nu åberopar, avstyrker de föreliggande författningsförslagen, och hemställer att ifrågavarande konventionsförslag icke måtte ratificeras av Sverige. I vissa med samtliga föreliggande förslag förknippade allmänna frågor anför föreningen följande:

»De tvenne huvudsynpunkter, som träda i förgrunden vid bedömandet av spörsmålen angående en revision av sjöarbetstidslagen samt skapandet av bemanningsföreskrifter, äro *dels* i vad mån de hittills gällande bestämmelserna i dessa båda ämnen kunna med hänsyn till de intressen, som anses böra ligga till grund för desamma, vara rättvist avvägda, *och dels* i vad mån den nyligen skedda internationella regleringen, utmynnande i det konventionsförslag, som antogs under nästlidna höst i Genève, ur svensk sjöfartssynpunkt och med hänsyn till intresset för de ombordanställda eller ur andra synpunkter kan anses böra föranleda till en skärpt lagstiftning här i landet på basis av dess föreskrifter i syfte att möjliggöra en ratificering av konventionen.

Beträffande den första frågan vill föreningen anföra följande synpunkter.

Den gällande sjöarbetstidslagen är ur redaresynpunkt icke tillfredsställande. Klagomål framföras sålunda ofta däröver, att ett antal bestämmelser i lagen icke äro väl avvägda och i vissa fall alltför långt gående, varför yrkanden framförts om sådana ändringar däri, som kunna betecknas såsom rimliga. I avseende å dessa yrkanden får föreningen hänvisa till vad nedan under de särskilda bestämmelserna i lagen kommer att framhållas. I det föreliggande förslaget hava dessa av föreningen tidigare framförda önskemål endast i helt ringa utsträckning beaktats. I stället hava i förslaget intagits långt gående bestämmelser, som, därest de genomfördes, skulle för den svenska rederinäringen bliva betungande. Det måste befaras, att de fartyg, som hårdast komma att drabbas av de skärpta föreskrifterna, icke längre skulle kunna upprätthålla sin drift.

Innan föreningen behandlar de allmänna verkningarna för sjöfartsnäringen av det nya förslaget, torde det vara på sin plats att något närmare ingå på spörsmålet, i vad mån de nu gällande föreskrifterna i sjöarbetstidslagen kunna anses vara otillfredsställande såtillvida, att desamma ålägga sjömännen en arbetstid, som ur överansträngningssynpunkt och i anslutning därtill med hänsyn till sjöfartssäkerheten, är för lång. I sådant hänseende må i första hand bringas i erinran, att däcksmanskapets arbete mestadels består i vakttjänst, vilken under normala förhållanden icke kan betecknas såsom ett tungt arbete. Det är just för den vaktindelade personalen å de större och medelstora fartygen, som arbetstiden mest nedskurits i förslaget. Vakttjänsten utgöres huvudsakligast av utkik och rodertjänst, vilka sysslor icke

äro av ansträngande art. Därjämte förekomma sådana lättare sysslor som rosthackning, målning och rengöring. Den tjänstgöring i det fria, vari vakttjänstgöring på däck består, kan ur hälsosynpunkt icke likställas med det arbete i en fabrik, med vilket industriarbetaren är sysselsatt. Man får icke likställa nu rådande förhållanden med förhållandena under segelfartygens tid, något som ofta sker och som är orsaken till en felbedömning av arten av det arbete däcksmanskapet nu har att utföra på fartyg med moderna styrinrättningar och ofta inbyggda styrhytter.

Vad härefter angår arten av maskinmanskapets arbete gäller i stor utsträckning vad som ovan anförts beträffande däcksmanskapet. Ur överansträngningssynpunkt är det sålunda icke nödvändigt att nedskära motormännens, smörjarnas och kollämparnas arbetstid till 8 timmar. I avseende å eldarnas arbete är detta redan i de flesta fall begränsat till 8 timmar. En förkortning av arbetstiden å de mindre fartygen, varest nu 12 timmars arbetstid för denna kategori föreskrives, kan av åtskilliga skäl icke ske och har ej heller ifrågasatts, då fartygens drift därigenom i ekonomiskt hänseende skulle försvåras och i vissa fall omöjliggöras.

Vid bedömande av sjöfolkets arbetstid bortser man ofta från det förhållandet, att fartygen under en väsentlig del av den tid de sysselsättas i fraktfart ligga i hamn för lastning och/eller lossning. I den kungl. proposition i detta ämne, som vid 1934 års riksdag avgavs, upplystes därom, att vissa undersökningar vidtagits rörande förhållandet mellan nämnda hamntid och den tid, under vilken fartygen äro till sjöss. Denna undersökning gav till resultat, att i oceanfart nyttjade fartyg genomsnittligt tillbringade närmare hälften av tiden i hamn, medan för fartyg i nordsjöfart hamntiden merendels uppginge till över hälften av den sammanlagda tiden och ofta väsentligt kunde överstiga den tid, varunder fartygen varit till sjöss. Den omständigheten att fartygen minst halva tiden av året ligga i hamn, varunder arbetstiden är 8 — i tropikerna 7 — timmar, måste tillmätas synnerlig betydelse, då det gäller bedömandet av en rättvis reglering av sjöfolkets arbetstid.

Såsom av ovanstående framgår har man sålunda redan genomfört 8-timmarsdagen för sjöfolk, i de fall detta låter sig göra, d. v. s. under fartygets hamnliggande, ävensom då på grund av arbetets art en dylik förkortad arbetstid är påkallad, då fartyget befinner sig till sjöss.

Önskemålet om ett allmänt genomförande av 8 timmars arbetsdag å fartyg är grundat på det förhållandet, att denna arbetstid är gällande inom industrien. Arbetsförhållandena ombord å ett fartyg, då detta befinner sig till sjöss, samt å ankomst- och avgångsdag äro emellertid så artskilda mot dem, som äro rådande i land, att ett likartat bedömande icke är möjligt, något som redan framgår av vad ovan anförts. Det må dessutom bringas i erinran, att, då det gäller genomförandet av en förkortad arbetstid i land, man icke har att räkna med bostadsfrågan. Försåvitt man vid en fabrik tillfölje en nedskärning av arbetstiden nödgas anställa ytterligare personal, uppkomma endast undantagsvis utgifter för företaget för byggandet av ytterligare bostäder. Annorlunda äro förhållandena å fartyg, varest arbetaren bor ombord och arbetsgivaren följaktligen har att tillse, att han erhåller bostad och därmed sammanhängande anordningar i överensstämmelse med författningarna. En ökad personal medför därför proportionsvis betydligt större merutgifter för redaren än för arbetsgivaren i land. Man måste även taga hänsyn till det faktiska förhållandet, att den i land anställde arbetaren bor på ett större eller mindre avstånd från arbetsplatsen och följaktligen måste tillbringa viss tid för färd till och från densamma. Sjömannen åtnjuter fördelen av att bo på arbetsplatsen och kan därför disponera sin fritid, intill dess arbetet börjar och omedelbart efter dess slut.

Vidare kan man icke bortse från det faktum, att sjömannen, då fartyget är till sjöss, icke har samma tillfällen att begagna sig av ledigheten som den i land anställde arbetaren. Då arten och intensiteten av arbetet i avseende å vissa kategorier ombord, enligt vad ovan framhållits, giver vid handen, att den nu gällande arbetstiden utan att träda sjömannens intressen för nära kan bibehållas, lärer man icke kunna undgå att även fästa ett visst avseende vid den moraliska inverkan på däcksmanskapet, som en alltför lång sysslolöshet inom ett mycket begränsat område och med mycket begränsade möjligheter till tidsfördriv säkerligen skulle komma att medföra. Dessa farhågor framträda icke så starkt i avseende å de kategorier ombord, exempelvis eldarna, som med hänsyn till arbetets beskaffenhet samt platsen för dess utförande äro i behov av en längre vilotid och vistelse å däck.

De främsta skiljaktigheterna beträffande arbetet i land och till sjöss äro sålunda att finna i regelbundenhet i arbetet, tillfällen att använda ledigheten, arten och intensiteten av arbetet, klimatförhållandena samt avståndet från arbetsplatsen. Dessa omständigheter, vilka på sin tid uttryckligen påtalades vid den internationella konferens, som avhölls i Washington år 1919, varvid en konvention angående 8 timmars arbetstid för industrien antogs, föranledde även till att frågan angående reglering av arbetstiden å fartyg ansågs böra behandlas å en särskild sjömanskonferens.

Därest vederbörlig hänsyn tages till ovan omförmälda förhållanden, måste man komma till den slutsatsen, att det intresse, som sjöarbetstidslagen främst är avsedd att tillvarataga, nämligen syftet att hindra överansträngning, icke trädes för nära, därest den nu gällande arbetstiden bibehålles.

Föreningen övergår härefter till att behandla frågan angående lagförslagets inverkan på den svenska rederinäringen. Härutinnan må till en början erinras om det faktiska förhållandet, att vår handelsflotta sedan år 1931 reducerats med ej mindre än omkring 221,000 bruttotons, vilket utgör mera än 12 % av 1931 års tonnagesiffra. Handelsflottan utgjordes sålunda vid utgången av sistnämnda år av 2,496 fartyg med 1,798,847 bruttotons. Motsvarande siffror vid utgången av år 1936 voro 2,254 fartyg med 1,578,037 bruttotons. Vår handelsflotta har i jämförelse med andra länders visat den största tillbakagången. Till och med Grekland har, emedan driftskostnaderna betydligt understiga dem, varmed våra rederier hava att räkna, nu ett större tonnage än Sverige. Flertalet av de fartyg, som avförts ur det svenska fartygsregistret, hava försålts till länder, vilka på grund av sina billigare driftskostnader hava möjlighet att ekonomiskt driva desamma. Det torde vara otvivelaktigt, att denna omständighet till stor del har sin grund i den svåra kris, som näringen haft att genomgå, och den ojämna strid med ett flertal andra länders handelsfartyg, som den svenska handelsflottan icke minst på grund av utgifter för sociala ändamål, samt högre driftskostnader i övrigt, i konkurrenshänseende haft att utkämpa.

Därest den sociala lagstiftningen, som under senare årtionden varit för den svenska rederinäringen synnerligen betungande och betytt åtskilligt i den internationella konkurrensen, kommer att erhålla det ytterligare tillskott, som det föreliggande förslaget innebär, måste följden bliva, att andra länders fartyg komma att övertaga en än större del av de sjötransporter, som våra egna hittills till gagn för såväl landet i dess helhet, som för av sjöfarten beroende yrkesgrupper kunnat utföra. Det bör vara ett svenskt intresse, att statsmakterna i stället tillse, att sjöfartsnäringen i dessa tider ånyo kan komma att utfylla sitt tonnagebestånd och stärka sin konkurrenskraft. En socialpolitik, som för med sig en sådan reducering av arbetstillfällena, som en nedgång i det svenska fartygsbeståndet nödvändigt måste innebära, kan icke betraktas såsom välbetänkt och måste i längden skapa en arbetslöshet,

som för det allmänna blir mycket betungande. Vi leva visserligen för närvarande under en tid av goda konjunkturer, som nedbringat arbetslösheten över hela världen och även återverkat å arbetslösheten inom sjömansyrket här i landet. Då denna högkonjunktur är överstånden, kommer emellertid säkerligen den vanliga företeelsen att upprepa sig, nämligen att ett stort antal personer, som för närvarande hava sysselsättning i land, liksom tidigare komma att söka sin utkomst inom sjömansyrket, där emellertid på grund av nämnda reducering av fartygsbeståndet de säkerligen icke kunna finna arbetstillfällen.

Man lärer i övrigt icke kunna räkna med, att den nuvarande konjunkturen kommer att fortfara någon längre tid. Erfarenheten har givit vid handen, att nedgångsperioderna inom sjöfartsnäringen äro långa, medan de goda tiderna äro av relativt kortvarig art.

Föreningen har verkställt en utredning rörande de merutgifter för ett ökat antal ombordanställda, som direkt skulle drabba till föreningen anslutna fartyg med en tillämpning av konventionens föreskrifter om arbetstiden för däcksbesättningen å fartyg över 700 bruttotons samt för maskinmanskapet å fartyg likaledes över 700 bruttotons och beträffande maskinbefälet 800 I. H. K., med hänsyn jämväl tagen till däri fastställda bemanningsregler för ifrågavarande kategorier. Utredningen innefattar även den bemanningsökning, som blir följden av den föreslagna förkortade arbetstiden för kökspersonalen.

Denna utredning, som omfattar 485 fartyg, baseras på de bemanningsuppgifter, som från rederierna insänts till föreningen under hösten 1936. Merkostnaderna tillfölje konventionens inarbetande i svensk lagstiftning i ovannämnda punkter komma att i avseende å dessa fartyg gestalta sig på ungefärligen det sätt, som nedanstående tabell utvisar.

Befattningshavare	Ökning i antal	Ökning i hyror och kostersättning pr år Kronor
Styrmän	[1] 34	98,940
Maskinister	[1] 70	228,900
Däcksmanskap:		
Vaktmanskap	255	2,319,420
Dagmän	685	
Maskinmanskap:		
Smörjare	110	555,780
Kollämpare	162	
Kökspersonal	372	480,216
Summa	**1,688**	**3,683,256**

Av tabellen framgår sålunda, att de totala merutgifterna för personalökningen i form av löner samt utgifter för kost närma sig 3,700,000 kronor.

Den korta remisstid, som stått till föreningens förfogande, har tyvärr icke möjliggjort en noggrannare analys av, huru dessa utgifter närmare fördela sig å särskilda tonnagegrupper, och icke heller har det varit möjligt medhinna sådana kostnadsberäkningar, som i övrigt måste anses hava varit önskvärda.

Vid den utredning, som inom Kommerskollegium vidtagits och som i huvudsak baserar sig på bemanningsförhållandena under år 1931, innefattas icke kökspersonalen och ej heller har hänsyn tagits till det ökade antal dag-

[1] I denna siffra innefattas icke den ökning, som skett på grund av den nya befälsförordningen.

män, som måste bliva en följd av föreskriften om däcksbesättningens tillräcklighet för indelning av 3 man å vakten. Vad beträffar denna senare fråga måste man nämligen utgå ifrån, att det manskap, som för närvarande tjänstgör som dagmän, kommer att i stor utsträckning tagas i anspråk för vakttjänstgöring, varigenom underhållsarbetena i samma grad komma att eftersättas. Frågan angående fartygens kontinuerliga underhåll under den tid, då dessa befinna sig i trafik, är av synnerlig vikt för rederierna. Av kostnadsskäl låter det sig icke göra att med jämna mellanrum upplägga fartygen vid skeppsvarv för utförande av ifrågavarande underhållsarbeten. Förutom dessa direkta kostnader skulle förluster av indirekt art komma att uppstå, därigenom att redaren måste taga fartygen ur trafik. Det är därför av stor ekonomisk betydelse, att dessa underhållsarbeten i största möjliga utsträckning utföras av besättningen, under den tid fartyget är i gång.

Men icke nog därmed. I många fall skulle det knappast bliva möjligt att, under den tid fartyget är till sjöss, medhinna nödvändig tillsyn av livräddningsattiralj samt lastnings- och lossningsanordningar, för såvitt icke dagmännens antal utökades. Det säger sig självt, att de förstnämnda anordningarna ständigt måste vara fullt användbara och att de senare vid ankomsten till hamn böra vara i sådant skick, att stuveriarbetarna och besättningen icke utsättas för risken av olycksfall vid lossningen resp. lastningen. Härutinnan måste även erinras om de internationella bestämmelser å området, som år 1929 antogos i Genève till skydd för stuveriarbetare vid lastning och lossning av fartyg. Det är även av vikt, att fartyget vid ankomsten omedelbart kan påbörja lossningen. Med hänsyn till de nuvarande kraven på snabbast möjliga expedition av fartygen skulle det helt enkelt icke låta sig göra att fördröja lossningen av fartyget i och för vidtagande av nödiga reparationer av dess lastnings- och lossningsanordningar.

Vad angår den för kökspersonalen beräknade bemanningsökningen, är denna föranledd därav, att den arbetstid, som enligt förslaget tillmätts denna personal, jämlikt en av föreningen år 1933 företagen utredning, icke är tillräcklig för utförandet av de ordinarie arbetena. Övertid måste därför regelmässigt uttagas. Då en dylik regelmässig övertid är förbjuden enligt förslaget, återstår följaktligen intet annat än att engagera ytterligare personal. I avseende å nämnda utredning hänvisas till vad nedan under § 6 i de särskilda bestämmelserna anföres.

Utöver de merkostnader, varom ovan lämnats en redogörelse, komma utgifter för bostäder, ombyggnad och utökning av livbåtar, ombyggnad av däcvertar och anskaffning av annan livräddningsattiralj, ökade sjukvårds- och försäkringsavgifter, ökning av förrådsrum och vattentankar, i vissa fall ökat antal sjukhytter, ändringar av mäss-, tvätt- och klosettrum m. m. I synnerhet bostadsfrågan kommer att bliva synnerligen kostsam. Till föreningen hava redan från ett stort antal rederier uttalats synnerliga betänkligheter med hänsyn till de svårigheter, som härutinnan icke kunna undgås.

Det föreliggande förslagets konsekvenser komma emellertid icke att begränsa sig till de redan angivna merkostnaderna. De flesta nya bestämmelser i förslaget äro nämligen av den art, att de medföra större eller mindre utgifter för fartygen, vilkas sammanlagda belopp kommer att utgöra en betydande del av rederiernas driftskostnader.

Det säger sig självt, att föreningen bestämt måste avstyrka ett författningsförslag, som för den svenska rederinäringen skulle innefatta så väsentliga bördor som det nu föreliggande. Ej heller kan föreningen finna det ur det allmännas synpunkt försvarligt, att man genom dess antagande äventyrar stora delar av en för landet viktig näringsgren, som redan gått tillbaka.

Om man sålunda med hänsyn till tillvaratagandet av de intressen för det

allmänna och sjöfolket, vilka böra ligga till grund för en lagstiftning i detta ämne, ävensom ur näringssynpunkt sett, kan fastslå, att genomförandet av sådana skärpningar i den svenska sjöarbetstidslagen, som en anslutning till den internationella konventionen skulle innebära, icke äro påkallade och för näringen skulle leda till skada, återstår att upptaga till bedömande den andra av de båda ovannämnda huvudfrågorna, nämligen i vad mån den nyligen skedda internationella regleringen, utmynnande i det konventionsförslag, som antogs under nästlidna höst i Genève, ur svensk sjöfartssynpunkt och med hänsyn till intresset för de ombordanställda eller ur andra synpunkter kan anses böra föranleda till en skärpt lagstiftning här i landet på basis av dess föreskrifter i syfte att möjliggöra en ratificering av konventionen.

De svenska redarna voro, såsom bekant, icke representerade vid den internationella sjömanskonferensen i Genève, varvid konventionsförslaget antogs. Föreningen har i skrivelse till Svenska Arbetsgivareföreningen i detta ämne, vilken skrivelse även delgivits Socialdepartementet och Delegationen för det internationella Socialpolitiska Samarbetet, utförligt motiverat detta sitt uteblivande och anser det i detta sammanhang angeläget att här nedan återgiva vad som i sådant hänseende åberopats, enär de anförda skälen likaledes klarlägga föreningens ställning till med ratifikationsfrågan nära sammanhängande spörsmål, inkluderande konkurrensfrågan. I skrivelsen, som är daterad den 14 sept. 1936, anföres bland annat följande:

> Även om man under normala förhållanden skulle finna tillräckliga grunder föreligga för en internationell reglering av vissa förhållanden å det sociala området inom sjöfartsnäringen, har emellertid tillkommit ett skäl, som, enligt föreningens åsikt föranlett därtill, att allt internationellt samarbete å detta område för närvarande är oförenligt med svenska sjöfartsintressen. Föreningen åsyftar härmed det nu rådande subsidiesystemet liksom ock de åtgärder av mer eller mindre diskriminerande natur, som genomförts i ett stort antal betydande sjöfartsländer i syfte att tillgodose rent nationella intressen.
>
> I det internationella samarbetet hava de skandinaviska redareföreningarna alltid arbetat på åstadkommandet av en överenskommelse i syfte att avskaffa statssubsidier och diskriminering av sjöfarten. Dessa strävanden hava vunnit stöd hos respektive regeringar. Sålunda uttalade föreningarna i samband med frågan om genomförandet av en allmän rationaliseringsplan, att det måste anses ytterst osannolikt, att en dylik plan, grundad på internationell samverkan, kunde mötas med framgång, med mindre en form av samförstånd ernåddes med hänsyn till subsidier och flaggdiskriminering. Det vore därför nödvändigt, att åtgärder vidtogos till förverkligande därav. Tyvärr hava emellertid dessa försök till avlägsnande av subsidier och diskriminering rönt bestämt motstånd i vissa länder. Det är likväl av synnerlig vikt, att hela frågan åter bliver föremål för allvarliga överväganden regeringarna emellan eller inför annat kompetent forum.
>
> Under de senare åren har detta subsidiesystem fått en ständigt ökad omfattning. Det är snart sagt endast de skandinaviska länderna — frånsett några stater med låga driftskostnader för fartygen — i vilka staten icke subsidierar sjöfartsnäringen. Även England, som under lång tid varit bestämd motståndare till ett dylikt system, har ansett med sina intressen förenligt att på statlig väg lämna stöd åt sjöfartsnäringen i form av kontanta bidrag.
>
> De sålunda allmänt genomförda subsidiesystemen hava medfört en yt-

terligt skarp och ojämn konkurrens de olika ländernas sjöfart emellan, och självfallet är, att sjöfartsnäringen i de icke subsidierande staterna därigenom kommit i ett ytterst bekymmersamt läge. Det är även uppenbart att dessa subsidier i verkligheten helt eller delvis lämna rederierna kompensation för de sociala bördor, som åläggas näringen genom lagstiftning. I till exempel Frankrike har denna ståndpunkt öppet deklarerats.

Försåvitt man uppställer det antagandet, att konventioner i de ämnen, som stå på dagordningen för den stundande sjöfartskonferensen, antagas och dessa konventioner ratificeras samt tillämpas efter sin innebörd i ett antal länder — något som likväl synes tveksamt — torde man kunna utgå ifrån, att redarna i de subsidierande sjöfartsländerna nödgas begära och även erhålla ytterligare statlig hjälp för mötande av de extra pålagor, som genom en sådan lagstiftning bliva oundvikliga. Ett talande exempel härpå utgöra förhållandena i Frankrike. Å redarehåll har man därstädes gjort gällande, att de införda förbättringarna i fråga om sjöfolkets löne- och anställningsförhållanden innebära en sådan belastning av rederiföretagens ekonomi, att därigenom handelsflottans konkurrenskraft i hög grad nedsättes och de ekonomiska betingelserna för dess bestånd undergrävas. I ett officiellt kommunikéutlåtande förklaras vidare att, då redarna under rådande konjunkturer icke kunna påräkna ökade inkomster att kompensera de sociala merutgifterna, staten måste ingripa och genom subventioner sätta rederiföretagen i stånd fortsätta driften. Konseljpresidenten ställde också redan i den debatt i deputeradekammaren, som föregick den nya franska sociallagstiftningen, i utsikt ytterligare stödåtgärder i form av ökade subsidier. Detta löfte har även förverkligats genom en lag av den 26 augusti 1936. Föreningen får rörande denna lagstiftning i övrigt hänvisa till den skrivelse i ämnet den 31 augusti innevarande år, som svenska legationen i Paris tillställt Kungl. Utrikesdepartementet.

För vårt lands vidkommande betyda alla sådana åtgärder ett ytterligare försämrat konkurrensläge. Det är uppenbart, att subsidiesystemet, som för varje år alltmer utbygges, i själva verket innebär en nationell isolering och ett avsteg från tanken på att genom internationellt samarbete söka finna utvägar till lösandet av de genom världskrisen uppkomna svårigheterna för den internationella sjöfarten på en sund ekonomisk basis. Så länge som denna nationella isoleringspolitik, vilken även å den sociala sjöfartslagstiftningens område under senare tid markerats, upprätthålles, anser föreningen det lända till enbart skada för ett icke subsidierande land att deltaga i det nu pågående internationella lagstiftningsarbetet.

— —

Vad angår inställningen här i landet till statssubsidier har såväl från statsmakternas sida som från rederinäringens hitintills rått en överensstämmande uppfattning därom, att näringen i det längsta bör söka sköta sig själv, oberoende av understöd från staten. Då sålunda intet subsidiesystem ansetts böra förekomma i Sverige, bör av ovan anförda skäl ej heller den internationella lagstiftningen å ifrågavarande område för närvarande vinna stöd från svenskt håll.

Föreningen vill i samband med behandlingen av denna fråga betona, att det icke är av bristande intresse för sjöfolket eller dess sociala välfärd som föreningen ser sig nödsakad intaga ovan angivna ståndpunkt. Det må i samband härmed förtjäna framhållas, den även från sjöfolkets sida erkända omsorg, som redarna vid byggandet av nya fartyg numera

alltid nedlägga å bostadsförhållandena ombord i syfte att göra bostäderna så bekväma och ändamålsenliga som möjligt.

Det torde likväl vara ett allmänt känt faktum, att det svenska sjöfolket står på en socialt sett hög standard och att Sverige t. o. m. härutinnan måste betraktas såsom ett föregångsland och kan taga åt sig äran att tillhöra de mest avancerade länderna, då det gäller social lagstiftning. Det är i alla parters intresse att icke öka svårigheterna för vår sjöfart, som under senare år visat tillbakagång. Till bestyrkande av detta förhållande får föreningen hänvisa till den utredning rörande tonnagebeståndet, som finnes intagen i Kungl. Kommerskollegii utlåtande den 15 februari 1936 angående stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen. Från de anställdas sida borde man därför noggrant taga dessa förhållanden under övervägande, innan krav på ytterligare föreskrifter framföras, vilka öka våra rederiers utgifter och minska deras konkurrenskraft.

Vid sådant förhållande synes ett uteblivande från förhandlingarna i Genève från Sveriges sida icke vara ägnat att eftersätta det svenska sjöfolkets intressen. Att enbart av solidaritetshänsyn gentemot nationer, som alltmera omgärda sin näring med subsidier och bestämmelser av diskriminerande art, närvara därvid lärer väl icke kunna framföras såsom bärande skäl för en motsatt åsikt.

Härav framgår sålunda, att, även om en allmän ratificering av konventionen komme till stånd, den svenska rederinäringen likväl icke därigenom skulle i konkurrenshänseende erhålla en förbättrad ställning, så länge som systemet med statssubsidier upprätthålles. Men även frånsett subsidiesystemet måste följden bliva, att de länder, som hava höga driftskostnader, drabbas proportionellt sett hårdare av merutgifterna tillfölje konventionen än de övriga, ett förhållande, som man icke får bortse från vid bedömandet av konkurrensfrågan.

Såsom sammanfattning må anföras, att ovan åberopade skäl enligt föreningens förmenande var för sig måste föranleda till ett avståndstagande från statsmakternas sida från genomförandet av konventionens föreskrifter. Det säger sig självt, att de skador, som därigenom i och för sig skulle komma att drabba landets sjöfartsnäring, ökas i samma mån som en anslutning från svensk sida sker i otid. Det är därför ett oeftergivligt villkor, att en dylik anslutning eller ett ikraftträdande av författningsföreskrifter i överensstämmelse med konventionen i vart fall icke får ske, förrän frågan angående statssubsidierna bringats till sin lösning och ej heller förrän konventionen ratificerats av de större sjöfartsstaterna, bland dem i första hand England, och jämväl av de länder, med vilka den svenska sjöfarten har att konkurrera. Ur konkurrenssynpunkt är det sålunda ingalunda tillräckligt med en anslutning från de nordiska ländernas sida.»

Kanalflottans rederiförening förklarar sig anse den fart vari de till föreningen anslutna fartygen drivas böra helt undantagas från reglering på grundval av internationella konventioner, och hemställer, att från tillämpning av blivande författningar i berörda ämnen måtte undantagas fart å inre vattenvägar ävensom skärgårdsfart. Såsom motivering för denna hemställan hänvisar föreningen till den av föreningen företrädda näringsgrenens betryckta läge samt anför härutinnan följande:

»De faktorer, som varit och äro verksamma härvid, torde vara väl kända. Föreningen vill därför endast här framhålla, hurusom den mellan de skilda

trafikmedlen förefintliga konkurrensen lett till att framförallt frakterna för det dyrare och därmed oftast bärkraftigaste godset nedpressats till ett mot driftskostnaderna ej svarande belopp, vilket medfört, att, även om det fraktade billigare, företrädesvis till bultlaster hänförliga godset under nuvarande högkonjunkturer ökat i kvantitet, fraktintäkterna dock avsevärt nedgått. Kostnaderna för driften av kanalfartygen ställa sig också i jämförelse med för fartyg å övriga trader förhållandevis synnerligen höga. Kanalumgälderna utgöra härvid en avsevärd del av kostnaderna och dessa avgifter hava i varje fall icke, trots att behov därav skulle föreligga, minskats. Bemanningen å dessa fartyg av ringa storlek är också till följd av föreliggande, med trafiken förbundna förhållanden mycket stor och uppgår för passagerarfartygen till ej mindre än 12 man, förutom den kvinnliga personalen — det största till föreningen anslutna fartyget mäter dock blott 287 brutto registerton — under det att å lastfartygen motsvarande personal ej understiger 9 man.

De till lönekontot hörande driftskostnaderna bliva därför högst avsevärda i förhållande till den ringa godsmängd, fartygen förmå att intaga.

Vad sålunda framhållits ger vid handen, att varje åtgärd ägnad att försvåra driften vid kanalfarten eller fördyra de härmed förbundna kostnaderna, kan bidraga till att helt omöjliggöra ett fortsatt utövande av denna nu redan hårt betyngda näring. Även om de i de föreliggande förslagen intagna nya bestämmelserna av natur att försämra de för näringen förefintliga betingelserna sålunda kunna synas mindre betydelsefulla och att ej avsevärt ökade kostnader skulle bliva förbundna med dess efterlevande, finner sig Rederiföreningen dock icke kunna biträda framlagda förslag med dylik verkan, varför föreningen generellt nödgas motsätta sig varje dylikt förslag.»

Sveriges fartygsbefälsförening har i sitt yttrande riktat uppmärksamheten å sjöarbetstids- och bemanningskonventionens art. 20, med dess föreskrift om att konventionens innehåll icke skall »inverka på lag, dom, sedvänja eller något avtal mellan redare och sjömän, som tillförsäkrar förmånligare villkor än dem som stadgas i denna konvention», vilken bestämmelse föreningen förmenar icke hava blivit vederbörligen beaktad i sakkunnigförslagen. Föreningen har sålunda funnit sig kunna konstatera, att i utkasten upptagits stadganden innefattande i flera hänseenden mindre förmånliga villkor för de ombord anställda än i gällande lagstiftning förefintliga. Med hänsyn härtill och under hänvisning till vad föreningen anfört beträffande detaljbestämmelserna i förslaget till sjöarbetstidslag, förklarar föreningen sig »icke kunna förorda att utkastet i föreliggande form upphöjes till lag».

Svenska maskinbefälsförbundet framställer beträffande förslaget till sjöarbetstidslag liknande anmärkning rörande förment bristande överensstämmelse med sjöarbetstids- och bemanningskonventionens art. 20. Förbundet förmäler sig vidare anse, att maskinbefälets intressen blivit åsidosatta, såväl i konventionen som i sakkunnigförslaget, genom införande av bestämmelser som under särskilda omständigheter kunna leda till längre arbetstid för maskinisterna än för någon annan kategori av besättningen. Detta finner förbundet visserligen kunna försvaras med att det icke finns möjlighet att anskaffa maskinbefäl för den ökning av maskinbefälsbemanningen som erfordras för någon nämnvärd förkortning av maskinbefälets arbetstid, men anmärker härtill, att detta förhållande i det långa loppet icke torde förbättras genom

bibehållande av en oskäligt lång arbetstid för maskinbefälet, vilket tvärtom komme att ytterligare bidraga till yrkets avfolkning.

Svenska sjöfolksförbundet förordar vidsträcktare tillämpning av 8-timmarsprincipen än som skett i sakkunnigförslaget, och anför till stöd härför bl a. följande:

»Den 4:e och 5:e maritima arbetskonferensen i Genève i oktober 1936 antog som bekant, förutom konventionen vilken begränsar arbetstiden ombord å fartyg, även en rekommendation i samma syfte. I denna uppmanar konferensen varje medlemsstat som icke reglerat arbetstiden och bemanningen å de fartyg, som icke beröras av konventionen, att föranstalta om undersökning rörande förhållandena å dessa fartyg samt rekommenderar, att varje medlemsstat vidtager alla erforderliga åtgärder till förekommande av oskäligt lång arbetstid å nämnda slags fartyg. Denna rekommendation innebär sålunda en direkt uppmaning till medlemsstaterna att icke stanna vid konventionens bestämmelser utan tillse att den normalarbetstid som fastslagits genom konventionen tillämpas jämväl ombord å andra fartyg i så stor utsträckning detta är möjligt. 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga, som utarbetat föreliggande förslag, har enligt vår mening icke tagit tillräcklig hänsyn till den uppmaning rekommendationen innehåller utan endast inarbetat konventionens bestämmelser i nu gällande Sjöarbetstidslag.

För vårt lands vidkommande har sjöfolkets arbetstid reglerats genom lag sedan oktober 1919. Denna lag som var av provisorisk karaktär har vid flera tillfällen varit föremål för riksdagens behandling. Vid dessa tillfällen har riksdagsbehandlingen föregåtts av utredning rörande lagens verkningar. Den undersökning som omnämnes i rekommendationen torde sålunda vara verkställd. Det faktum att genom kollektivavtal arbetstiden begränsats för vissa manskapsgrupper till 8 timmar per dygn där lagen stadgar 12 och som enligt föreliggande förslag fortfarande skulle förbli 12 timmar, torde utgöra skäl för vårt påstående att de sakkunniga icke tagit tillräcklig hänsyn till den antagna rekommendationen. Vi ha sålunda sedan flera år tillbaka kollektivavtal med Stockholms Rederi A.-B. Svea, där eldares arbetstid ombord å bolagets fartyg i Östersjö- och kustfart begränsats till 8 timmar då fartygen äro till sjöss, ändock att fartygens maskinstyrka icke uppgår till 600 IKH. Samma är förhållandet med en del andra rederiers fartyg. Vi ha vidare sedan flera år kollektivavtal med samtliga bärgningsföretag inom landet, där arbetstiden är fastställd även då fartygen äro sysselsatta med bärgningsarbete samt kollektivavtal som begränsar arbetstiden för köks- och intendenturpersonalen till 10 timmar även ombord å passagerarfartyg.

Enligt vår mening är det vårt lands skyldighet såsom medlemsstat att icke enbart bringa en Sjöarbetstidslag i överensstämmelse med konventionens minimibestämmelser utan även begränsa arbetstiden till 8 timmar per dygn för manskap ombord å alla fartyg där detta är möjligt. Detta så mycket mera som genom kollektivavtal långt tidigare arbetstiden kunnat begränsas till 8 timmar per dygn i flertalet fall där lagen medgivit 12 timmar.»

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart, som yttrat sig över sakkunnigförslaget till sjöarbetstidslag såvitt det berör östersjö- och kusttrafiken, förklara sig på det bestämdaste avstyrka såväl lagförslagets genomförande som ratificering av hithörande konventionsförslag. De sakkunniga inleda sitt yttrande med följande allmänna betraktelser:

»De framlagda lagförslagen äro utarbetade i överensstämmelse med Genèvekonventionen och bygga vidare på de nordiska ländernas sjölagstift-

ning. Man har åsyftat ensartade internationella bestämmelser för reglering av arbetena ombord och sjöfolkets förmåner utan att göra klart för sig de grundväsentliga skiljaktigheter, som förefinnas i lönenivå och levnadsstandard, i beskattningshänseenden och allmänna pålagor i de olika länderna. Sjöfarten är internationell, men varje lands näringsliv, däribland sjöfarten, präglas av en nationell särart. Under det att norsk och dansk sjöfart är inriktad huvudsakligen på transport över världshaven mellan främmande länder, för vilken fart skattefrihet för inseglade frakter erhålles i Danmark, och finsk sjöfart åtnjuter väsentliga förmåner, jämförd med de övriga nordiska länderna genom sitt oberoende av restriktivt fackföreningsväsende och drives med bl. a. låga hyresomkostnader, är den svenska sjöfarten till sin övervägande del nationellt betonad med fart på och inom eget land för att säkerställa exportindustriens och importhandelns behov av transport- och trafikmedel vid våra långsträckta kuster. Vid utövandet av sin riksviktiga funktion, som mer än någon annan näringsgren bidrager till medelprisnivåns stabilisering och dessutom bereder försörjning för stora folkgrupper, har svensk sjöfart genom vårt lands geografiska läge med en mångfald hamnar och lastageplatser, svårigheter att bekämpa, som sakna motsvarighet i ett flertal andra länder. Då sjöfarten på kontinentens och Storbritanniens stora centralhamnar har fördelen av att fartygen kunna lossa och lasta på ett fåtal ställen, måste de svenska fartygen för att kunna utnyttja sin lastförmåga, anlöpa ett stort antal in- och utländska hamnar på en och samma rundresa, vilket givetvis i hög grad fördyrar driften genom hamn- och lotsavgifter, lång tid för rundresan, ökad kolförbrukning m. m.

Kustsjöfarten är i Sverige mer utvecklad och känslig för konkurrens från landväga transportmedel än i något annat land. Vår inrikes sjöfart kämpar i närvarande stund en hård kamp med järnvägar och lastbilar; förhållandena ha drivits därhän, att sjötransport på vissa kortare kuststräckor blivit förlustbringande, såsom utmed västkusten och linjer radierande från Stockholm till hamnar mellan Sundsvall och Västervik. Det är endast en tidsfråga, när dessa kustlinjer av sådana skäl måste nedläggas. Statens järnvägars taxepolitik, som ytterst går ut över skattebetalarna, och lastbilarnas i de flesta fall ohämmade arbetstid bildar ett hot mot kustfartens existens och äventyrar dess utsikter att kunna genomföra en sund fördelning av godstransporterna.

Den allmänna förbättring, som gjort sig gällande inom sjöfarten alltsedan medio av 1936 har icke kommit den svenska kustsjöfarten tillgodo på annat sätt än genom ökad transportvolym. Tvärtom har medelfraktnivån för denna trafik sedan ett flertal år tillbaka visat en jämn sänkning, under det att omkostnaderna per ton för transporten ökats. Orsaken till den ständigt sjunkande fraktnivån är att söka i intensifieringen av järnvägarnas och lastbilarnas verksamhet och deras större förmåga att på ett smidigare sätt anpassa sig efter trafikanternas önskningar, t. ex. då det gäller lastbilarna, som ombesörja transporten från »dörr till dörr» och därigenom undvika omlastningar och för trafikanternas vidkommande inbespara en stor del besvär och arbete. En ytterligare orsak till medelfraktnivåns sänkning är, att det värdefullare godset transporteras med sådant trafikmedel, som kan bringa varan fram till bestämmelseorten utan omlastningar, ty envar väl förtrogen med transportförhållanden vet, att varje omlastning betyder risk för varans försämring.

Möjligheterna till förbättringar i kustsjöfartens fraktförhållanden äro praktiskt taget inga, enär konkurrensen från de landväga transportmedlen i allt högre grad gör sig gällande och så småningom blir det säkerligen en-

dast partigods, som skeppas sjöledes, under det att värdefullare gods transporteras landledes.

Då man betänker, att den inrikes sjöfarten direkt sysselsätter i runt tal 10,000 personer, samt att omkring 40 % av den i hamnarna omsatta godsmängden utgöres av inrikesgods, inses lätt att en tillbakagång för denna trafik ekonomiskt drabbar en mångfald hamnar och personer ur skilda samhällslager. Hur stora framsteg som än vunnits och fortfara att vinnas inom skepps- och hamnbyggnadstekniken huru vaket och målmedvetet företagarna än må arbeta, kunna dessa omständigheter icke tillnärmelsevis utnyttjas, om arbetstiden för driftspersonalen ombord klavbindes i så stor utsträckning, att transporternas snabbhet och regularitet icke kunna upprätthållas.

Under senare år har kustfarten genom färdigställandet av isbrytande lastfartyg utvidgats så, att under isperioder i norrländska farvatten, exportgods tages ned till isfri hamn med kustbåtar för omlastning i oceangående fartyg. Betydelsen av kontinuerliga skeppningar omvittnas av handelns och industriens målsmän och skattas av dem högt.

Det är därför av vikt, att denna jämväl för den utgående sjöfarten betydelsefulla transportverksamhet icke äventyras genom en ytterligare tillsnörning av arbetstiden ombord. Det bör i tid varnas för ett alltför ivrigt och ensidigt lagstiftande, som måhända i sista hand går ut över dem lagförslaget avser att lyckliggöra.»

Genom i fortsättningen verkställd detaljgranskmng av förslaget till sjöarbetstidslag säga de sakkunniga sig önska påvisa de uppenbara svårigheter och de merutgifter varmed den av dem företrädda rederinäringen komme att betungas, om lagförslaget genomfördes, och vilka, enligt de sakkunnigas mening, komme att undergräva den ekonomiska bärkraft utan vilken driften icke vore genomförbar.

Sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg, vars yttrande avser allenast sjöarbetstidslagen, har i anledning av den betydande utsträckning av lagstiftningens tillämpningsområde beträffande fartyg av nämnda slag, som skulle inträda enligt sakkunnigförslaget, framhållit, hurusom de företag som hava till uteslutande uppgift att idka rederirörelse medelst bogserfartyg och pråmar under många år arbetat under synnerligen tryckta och svåra ekonomiska förhållanden. På grund härav förklarar han sig finna varje åtgärd som medför fördyring av driften hava stor ekonomisk betydelse, enär det måste förutsättas att möjlighet vanligen saknas att i den svåra konkurrensen trafikföretagen emellan återvinna vad som genom fördyring förloras; statligt ingripande av föreslagen art[1] borde därför, enligt den sakkunniges mening, ej genomföras annat än i samband med utredning av frågan på vad sätt kompensation skulle kunna beredas de av åtgärderna drabbade företagen. Till belysning av förhållandena inom ifrågavarande näringsgren har han anfört bl. a. följande:

»Den speciella grupp av fartyg jag såsom sakkunnig har att sysselsätta mig med kan uppdelas i två huvudgrupper: *dels* bogserbåtar och pråmar för rederirörelse i fjärrtrafik, *dels* båtar och pråmar sysselsatta i städernas hamnar samt inom och mellan olika lastageplatser. Den förstnämnda grup-

[1] Jfr 1 § 2 mom. f) i sakkunnigförslaget och vad därom anförts.

pen arbetar huvudsakligen med transport av kalksten från de gotländska lastplatserna till Norrlandskustens industridistrikt, bogsering av timmer och massaved i flottar, ävensom med transporter och bogseringar å de svenska innanvatten. Särskilt utmärkande för bogsering av timmer och massaved är dess oregelbundna och säsongmässiga karaktär, i regel endast cirka 4 månader, juni—september, under det att seglationstiden för pråmtransporterna varierar mellan 5 månader i de övre delarna av bottenhavet, upp till 10 månader i nedre Norrland och sydligare delar av landet. Den andra gruppen, vilken huvudsakligen består av mindre bogserångare och pråmar, sysselsättes med arbeten för hamnstädernas och lastageplatsernas lokala behov, såsom assistans av ångare, bogsering av pråmar emellan närbelägna platser o. s. v.

Vid utförandet av långbogseringarna förekommer rätt ofta att en båt på grund av dåligt väder och vind måste kvarligga i hamn långa tider eller, om den är till sjöss genast söka hamn för att där invänta bättre förhållanden. Detta gäller i alldeles särskilt hög grad i fråga om timmersläpen, vilka icke så sällan få tillbringa dagar och veckor i väntan på möjlighet att fortsätta. Under sådana uppehåll saknas i allmänhet möjlighet att utnyttja de anställda till något annat arbete än tillsyn över materielen, vilken möjlighet även den snart nog bortfaller.

I fråga om lokaltrafiken gäller det att ständigt vara beredd till arbete och för att ej de lastande och lossande ångarna skola orsakas dröjsmål är det nödvändigt utföra en stor del av bogseringsarbetet före den ordinarie arbetstidens början eller efter dess slut. Råder stor trafik och anhopning av fartyg i hamnen eller i lastagedistriktet framtvinga förhållandena då och då en rätt så lång arbetstid, vilken naturligtvis i vissa fall kan bli betungande, särskilt inom sågverksdistrikten. Perioder av mindre brådska eller tillfällig stagnation i trafiken och skeppningarna förekomma emellertid icke så sällan, under vilken tid personalen har tillfälle till fritid och vila.

Då det därför gäller att bedöma arbetstidsfrågan för dessa grupper anställda måste hänsyn tagas dels till fjärrtrafikens säregna karaktär och dess många nödtvungna avbrott i arbetet samt i vissa fall synnerligen korta seglationstid, dels till lokaltrafikens starka beroende av storsjöfarten, vars snabba betjänande i hamnar och lastageplatser är ett av villkoren för icke blott den större sjöfarten, utan jämväl för hamn- och stuveriarbetets normala fortgång.

Som bekant ha endast ett fåtal bogserbåtar i såväl fjärrtrafik som närtrafik hittills varit underkastade sjöarbetstidslagens bestämmelser. På grund härav har arbetstiden reglerats genom kollektiva avtal särskilt avpassade för de olika platserna och distrikten.

Genom föreliggande förslag avses emellertid att genom lag reglera arbetstiden för anställda å fartyg över 25 bruttoton sysselsatta i inskränktare fart än nordsjöfart, vilket har till följd att praktiskt taget varje bogserbåt i hela landet blir underkastad lagens bestämmelser. En utsträckning av lagens giltighetsområde i denna omfattning och därtill skärpning av lagens nuvarande bestämmelser medför betydande olägenheter och svåra ekonomiska konsekvenser. Det kan även tänkas medföra en tämligen allmän uppsägning av gällande kollektiva arbetsavtal med därav följande tvister.

Lagstiftningen kommer därjämte att medföra en del praktiska svårigheter såsom ordnandet av bostadsutrymme för eventuellt behövlig utökning av besättningen.

Men även om det skulle kunna antagas att dessa och andra frågor kunde ordnas på ett någorlunda tillfredsställande sätt för fjärrtrafikens del, kvarstå svårigheterna för lokaltrafiken. Vaktsystem kan här möjligen tänkas,

men införande därav stöter på starkt motstånd från arbetarnas organisationer. Som arbetstiden enligt förslaget beskäres synnerligen starkt och för vecka ej får överstiga 63 timmar, nödgas man räkna med regelbundet återkommande övertid. Då sådan övertid emellertid enligt 12 § ej må förekomma synes det nödvändigt att sistnämnda stadgande borttages.

Anledningen till svårigheterna att genomföra en lagligt reglerad arbetstid inom denna gren av sjöfarten får givetvis sökas i de säregna förhållanden som råda där och som speciellt framträda inom dess lokaltrafik där arbetet förändrar karaktär från plats till plats. Emellertid är arbetstiden redan nu reglerad genom kollektiva avtal gällande för varje hamn. Dessa äro gällande sedan många år tillbaka och då och då förnyade, varvid en ständigt fortgående minskning av arbetstidens längd kan påvisas. De skäl för en begränsning av arbetstiden, vilka anförts för sjöarbetstidslagens tillkomst »att skydda arbetare mot överansträngning» ha därför redan blivit beaktade så långt detta hittills varit möjligt, och denna fråga utgör fortfarande den ojämförligt viktigaste vid alla underhandlingar parterna emellan. Med fog kan också sägas att tjänstgöringstiden, vilken utgöres av arbetstid och passning i väntan på arbete, numera, om hänsyn tages till arbetets art, är starkt begränsad såväl för dygn som för vecka räknat. Vad som för dessa grupper närmast kan bli fråga om är därför att bereda folket ökad möjlighet att under ledig tid helt vara borta från fartygen.

Därest de föreslagna bestämmelserna bli gällande för bogserbåtar i allmänhet torde emellertid arbetarnas organisationer ej för den skull komma att avstå från att såsom hittills även i avtal kräva reglering av samma fråga. Men en reglering av arbetstiden ej blott genom avtal utan jämväl genom lag torde ej vara av behovet påkallad.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen, som innan de utlåta sig rörande de särskilda författningsförslagen ägna ifrågavarande lagstiftningsproblem ävensom spörsmålet om Sveriges ratificering av konventionsförslagen uppmärksamhet ur allmänna synpunkter, förklara sig hava vid sitt bedömande av de på föreliggande konventionsförslag grundade författningsförslagen utgått från att vederbörande konventionsförslag vinner anslutning av åtminstone samtliga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien, vilket ämbetsverken betecknar såsom en huvudförutsättning för svensk ratifikation.

Beträffande författningsförslagens huvudsyften framhålla ämbetsverken, att förslagen avse att öka säkerheten till sjöss genom att skärpa eller närmare precisera fordringarna å fartygs bemanning, samt att bereda vissa förmåner för sjömännen genom begränsning av arbetstiden och genom stadganden av andra slag. Båda dessa syften finna ämbetsverken otvivelaktigt förtjänta av allt det stöd som rimligen kan givas. Vad särskilt angår de ombordanställdas arbetsförhållanden, betrakta ämbetsverken det såsom en angelägenhet av vikt att tillse, att de sociala förmåner som tillkommit flertalet andra arbetstagare icke utan tvingande skäl undandragas sjöfolket.

Vid bedömandet av de föreslagna reformerna finna ämbetsverken det vara, ej minst med hänsyn till sjöfartens i viss mån säregna förhållanden, nödvändigt att ägna särskild uppmärksamhet även åt sjöfartsnäringens räntabilitet, av vilken sysselsättningsmöjligheterna inom sjöfarten ju ytterst äro avhängiga. Till belysning av denna fråga anföra ämbetsverken följande:

»Krigs- och efterkrigstidens högkonjunktur har som bekant efterföljts av två perioder av allmän ekonomisk depression, sinsemellan åtskilda av mindre än ett decennium. Redan den första av dessa kriser torde hava drabbat sjöfarten mycket hårt och medförde ett starkt undergrävande av den svenska handelsflottans ekonomi. Under den senare av ifrågavarande krisperioder har den ekonomiska depressionen av skilda orsaker drabbat näringslivet i allmänhet med synnerlig styrka. Verkningarna särskilt för sjöfarten hava blivit undersökta genom den statistisk-ekonomiska utredning, som Kollegium på Kungl. Maj:ts uppdrag verkställt beträffande den svenska sjöfartens tillstånd år 1933, och dess ekonomiska ställning kunde vid tiden för denna utredning, i varje fall i vad angår vissa delar av handelsflottan, betraktas såsom synnerligen svag.

Utan att här ingå på en närmare redogörelse för resultatet av nyssnämnda statistisk-ekonomiska undersökning tillåta sig ämbetsverken att hänvisa till densamma, sådan den i tryck föreligger i Statens Offentliga Utredningar 1936: 22, och till den sammanfattning därav, som lämnats i Kollegii utlåtande den 15 februari 1936 angående stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen (sid. 41 ff).

För belysande av huru sjöfartens rörelseresultat under depressionsåret 1933 ställde sig i avseende å balansen mellan inkomster och utgifter för den av krisen särskilt hårt drabbade trampfarten torde emellertid här få återgivas vissa siffror ur Kollegii sammanfattning av utredningen. För samtliga de i utredningen ingående 205 trampprederiaktiebolagen, omfattande en fartygsflotta av 609 fartyg om 573,016 bruttoton, uppgick bruttoinseglingen under undersökningsåret till omkring 75.7 miljoner kronor (övriga inkomster till något över 1 miljon kronor). Utan hänsynstagande till avskrivning å tonnaget utvisas ett *drift*söverskott av 2,096,000 kronor (för 94 rederier rent driftsunderskott av omkring 1.2 miljoner kronor). Avskrivningar verkställdes för året endast av 62 rederier med belopp (1,740,000 kronor), motsvarande ungefär 5 % å sammanlagda bokföringsvärdet å dessa rederiers tonnage vid årets början. I undersökningen har för samtliga rederiers del räknats med denna såsom låg angivna avskrivning med 5 % å bokföringsvärdet. Enligt denna beräkning har trampprederiaktiebolagens verksamhet under år 1933 med en *beräknad* allmän avskrivning av 5 % å bokföringsvärdet gått med en förlust av 2,940,000 kronor (i Kollegii utredning *preliminärt* beräknad till 3.072.000 kronor). Vad kanalfarten angår, så visade denna år 1933 ren driftsförlust. 21 kanallinjerederier med ett aktiekapital på över 3 miljoner kronor och med en flotta av 56 fartyg om tillsammans 10,659 bruttoton lämnade en förlust före avskrivning å 74,000 kronor. Vid en beräknad avskrivning av 5 % skulle förlusten hava stigit till 242,000 kronor.

Efter en närmare analys även i övrigt av sjöfartens ekonomiska förhållanden, sådana de i skilda hänseenden framgingo ur utredningsresultaten, sammanfattar Kollegium sitt omdöme om läget för den svenska sjöfarten sålunda:

> 'Den sjöfartsekonomiska utredningen måste, såsom framgår av den förut i stark sammanfattning lämnade redogörelsen, anses giva vid handen, att den kris, som näringslivet genomgått och som ännu icke kan anses hava upphört för sjöfarten, för denna senares vidkommande, särskilt för vissa delar därav, medfört mycket betänkliga verkningar. Vår linjefart torde kunna sägas hava, om än i viss utsträckning under rätt betydande svårigheter, rett sig förhållandevis tillfredsställande. Däremot har i avsevärd utsträckning vår trampfart, på grund av otillfredsställande driftsresultat under en följd av år, kommit i ett prekärt läge.
>
> — — —

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. Även om den omfattning, vari likviditetssvårigheter förefinnas, icke kan anses vara sådan, att en *allmän* likviditetskris kan sägas föreligga inom trampfarten, måste dock med stöd av den förebragta utredningen konstateras, att svårigheterna av denna art förekomma i betydande utsträckning.

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 tonnaget. Härigenom och genom andra på frågan inverkande faktorer har företagens allmänna ekonomiska ställning blivit i många fall undergrävd och i andra, i betydande antal förekommande fall avsevärt försvagad.

En konsekvens härav har i sin tur slutligen blivit, att vår trampflotta i väsentlig omfattning arbetar med omodernt tonnage, vilket att döma av föreliggande utredning i varje fall genomsnittligt sett är mindre konkurrenskraftigt och mindre räntabelt än det mera moderna.'

Nedanstående tabell, vars ur Lloyd's Register hämtade siffror avse fartyg om 100 bruttoton och däröver, tyder även i sin mån på att det förelegat viss svårighet för den svenska sjöfarten att göra sig gällande i den internationella konkurrensen.

År	Summa bruttoton	
	Samtliga länder	Sverige
1931	70,131,040	1,704,669
1932	69,734,310	1,715,984
1933	67,920,185	1,674,974
1934	65,576,612	1,608,872
1935	64,885,972	1,550,843
1936	65,063,643	1,514,917.

Av tabellen framgår, att den minskning av fartygsbeståndets sammanlagda bruttodräktighet, som ägt rum från 1931 t. o. m. 1936, uppgått i procent av 1931 års siffror till 11.1 % för Sverige men allenast till 7.2 % för samtliga länder.

I detta sammanhang torde även med avseende å den svenska handelsflottans fartygsbestånd böra beaktas, att i detta år 1931 ingingo fartyg, som voro under 10 år gamla, med 31.2 % av flottans bruttotonnage, medan dylika fartygs andel i bruttotonnaget år 1935, trots den detta år i förhållande till nästföregående år ökade anskaffningen av inom landet nybyggt tonnage, utgjorde 23.6 %.

Känt är, hurusom sjöfartskrisen redan före avgivandet av kollegii utredning med därpå grundade förslag till stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen passerat bottenläget och att ställningen därefter raskt förbättrats och detta i sådan grad, att sjöfarten måste sägas för närvarande befinna sig i en utpräglad högkonjunktur. Självfallet har sjöfarten härigenom erhållit en väsentlig lättnad i sin ställning.

Ökningen av godsvolymen har kommit sjöfarten i allmänhet till godo. Stegringen av fraktsatserna torde däremot åtminstone under år 1936 huvudsakligen hava tillgodonjutits endast av den utrikes trampfarten. Linjetrafikens fraktsatser hava nämligen i stort sett varit bundna av långa skeppningskontrakt. Vad angår den inrikes sjöfarten är att märka, att konkurrensen med de under gynnsammare förhållanden arbetande landväga transportmedlen alltjämt gör sig starkt gällande.

Det torde visserligen förhålla sig så, att den lättnad för åtminstone den utrikes sjöfarten, vilken i och med högkonjunkturen sålunda inträtt, icke kan hava hunnit åstadkomma tillräcklig eller ens någon mera avsevärd sanering av sjöfartens år 1933 i betydande utsträckning mycket svaga ställning. Med avseende å de väsentligt ökade kostnader, varmed ett genomförande av de nu föreslagna reformerna ostridigt måste bliva förbundna och vilkas mera noggranna uppskattning bereder stora vanskligheter, torde emellertid kunna antagas, att desamma skola kunna, med vissa i det följande förordade jämkningar, av sjöfarten bäras, så länge denna gynnas av så goda fraktmarknadsförhållanden som de nu rådande. I den mån åter dessa förhållanden mera väsentligt försämras måste ett genomförande av de tilltänkta reformerna förr eller senare vålla svårigheter, ej minst med hänsyn till möjligheterna att tillgodose det erkända behovet av en fortgående modernisering av den svenska handelsflottans tonnage. Härav framkallade betänkligheter göra sig av naturliga skäl särskilt starkt gällande, då det gäller de föreslagna reformernas verkningar på sjöfartens ekonomi och räntabilitet under förnyade krisartade förhållanden. Härutinnan är i all synnerhet att beakta, hurusom ett lagfästande av anställningsförhållandena ju alltid berövar dessa den smidighet och anpassningsbarhet de äga så länge de äro underkastade parternas avtalsmässiga förfogande.»

Härefter rikta ämbetsverken uppmärksamheten på ämnets internationella sida, och anföra därutinnan, att en så vitt möjligt allmän anslutning till de konventioner, varå författningsförslagen vila, med hänsyn till den internationella konkurrensen syntes vara av största betydelse för frågan huruvida Sverige skall ikläda sig konventionernas förpliktelser samt ändra och komplettera sin lagstiftning i enlighet med desamma. Ämbetsverken erinra om att konventionsförslaget angående arbetstid å fartyg och bemanning innehåller bestämmelser om ikraftträdande sex månader efter den dag, då nationernas förbunds generalsekreterare inregistrerat ratifikationer för fem medlemmar av organisationen som var för sig hava en handelsflotta med en sammanlagd bruttodräktighet av minst 1 miljon ton, vilket, enligt vad ämbetsverken uppgiva, för närvarande vore fallet beträffande åtminstone tolv främmande stater. Emellertid framhålla ämbetsverken att en del av dessa handelsflottor ej i någon större utsträckning konkurrerade med den svenska handelsflottan medan å andra sidan funnes vissa länder med mindre handelsflotta som ej saknade sin betydelse i fråga om dylik konkurrens; konventionsförslagets bestämmelser angående dess ikraftträdande kunde för den skull ej sägas utgöra garanti ens för att de viktigaste med vår handelsflotta konkurrerande handelsflottorna bleve bundna av konventionens regler. Såsom inledningsvis omnämnts, har det för den skull synts ämbetsverken angeläget, att innan Sverige ratificerade arbetstids- och bemanningskonventionen, visshet vunnes om att åtminstone de andra nordiska län-

derna — Danmark, Finland och Norge — ävensom Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien komme att ansluta sig till konventionen. Ämbetsverken tillägga, att sakliga skäl givetvis skulle motivera, att även Tysklands anslutning till konventionen förutsattes för svensk ratifikation; Tyskland vore emellertid icke medlem av den internationella arbetsorganisationen, varför en ratifikation från dess sida icke torde kunna förväntas — ett förhållande som ämbetsverken funne ägnat att skapa vissa betänkligheter mot en ratifikation från svensk sida, även om konventionen biträddes av förut angivna länder.

I detta sammanhang framhålla ämbetsverken vidare, att den åsyftade utjämningen av den internationella konkurrensen icke kunde helt komma till stånd ens vid anslutning till konventionerna i tillfredsställande omfattning; binder härför utgjorde nämligen de inom flera viktiga sjöfartsländer i olika former förekommande subventionssystemen, varigenom vederbörande lands egen sjöfart i större eller mindre utsträckning kunde beredas ersättning för de särskilda kostnader som av sociala och liknande skäl pålades den. I detta ämne yttra ämbetsverken vidare följande:

»Dessa subventioner åstadkomma ett artificiellt tillstånd inom sjöfarten, som hindrar en på sunda ekonomiska grunder fotad utveckling. Genom subventioneringspolitikens utveckling övergår sjöfarten lätteligen så småningom från att vara en fri näring, grundad på affärsmässig, fri konkurrens, till att bliva ett led i en ekonomisk kamp de olika staterna emellan, därvid dessas ekonomiska resurser i sista hand bliva utslagsgivande för utgången. De strävanden, som förekommit i syfte att inskränka eller helt undanröja denna subsidiering och för vilka Sverige, som hittills icke infört någon dylik, jämte övriga nordiska länder sedan länge gått i spetsen, ha hittills tyvärr icke lett till resultat. Med hänvisning till verkningarna för den svenska sjöfartsnäringen av särskilt den senaste krisen, sådana dessa nyss antytts, anse sig emellertid ämbetsverken böra framhålla, att ett genomförande av den lagstiftning, varom nu är fråga, även i den modifierade form, som ämbetsverken här nedan under förut angiven förutsättning förorda, vid ett i väsentlig mån försämrat konjunkturläge för sjöfarten kan befinnas nödvändiggöra ett bedömande av subventionsfrågan från nya utgångspunkter under beaktande av de ökade driftskostnader, som av sociala skäl vidtagna åtgärder från det allmännas sida pålagt sjöfarten.

Vad sålunda anförts torde mana till viss varsamhet med avseende å genomförfarandet av författningar i nu föreliggande ämnen.»

Socialpolitiska delegationen, vars befattning med förevarande ärende förnämligast avsett en granskning av författningsförslagen i syfte att fastställa huruvida de kunna anses ägnade att förverkliga konventionsförslagens bestämmelser, har i detta hänseende förklarat sig kunna vitsorda, att författningsförslagen, såväl de sakkunnigas som ämbetsverkens, på det hela taget väl motsvara konventionernas krav och i många fall tillförsäkra sjömännen avsevärt längre gående eller jämväl andra förmåner än dem konventionerna påbjuda.

Departementschefen.

Frågan om närmare anpassning av sjöarbetstiden efter 8-timmarsprincipen har, såsom framgår av den lämnade redogörelsen, varit aktuell hos oss

sedan ganska lång tid tillbaka. Senast behandlades spörsmålet mera ingående av statsmakterna i samband med 1934 års proposition med förslag till ny sjöarbetstidslag, byggd på nyssnämnda princip. Att denna proposition avslogs av riksdagen berodde närmast därpå, att hithörande sjöfartsspörsmål väntades skola inom kort återupptagas i Genève för internationell behandling och reglering. Sedan den internationella handläggningen av ärendet slutförts i oktober 1936, förlängdes vid 1937 års riksdag 1926 års sjöarbetstidslag för en tid av ett år i avvaktan på att förslag till ny lag i ämnet i enlighet med de i Genève beslutade linjerna skulle hinna utarbetas. Då förarbetena nu avslutats, är tiden inne för genomförande av lagstiftningsreformen.

De förslag som alltså nu föreligga till prövning komma till följd av de förändringar inom den svenska handelsflottan som därav föranledas uppenbarligen att medföra icke oväsentliga kostnader. Huru stora dessa kunna bliva, låter sig icke med full säkerhet avgöra. Såsom av min föregående redogörelse inhämtats, har det överslag som av Sveriges redareförening gjorts i förevarande hänseende lett till ett betydligt större belopp än som framgått av de under förarbetena till detta ärende verkställda kostnadsberäkningarna. Ehuru utredningen icke givit alldeles fasta hållpunkter härutinnan, förefaller det mig dock som om grunderna för redareföreningens beräkningar icke i allo vore fullt hållbara. För egen del hyser jag den uppfattningen, att en bättre genomförd rationalisering och mera arbetsbesparande metoder i många fall skola göra det möjligt att tillgodose behovet av arbetskrafter ombord utan bemanningsökning; framför allt torde detta vara fallet i fråga om ekonomipersonalen, för vilken i redareföreningens kalkyler upptagits ett betydande belopp för nyanställningar, samt i avsevärd utsträckning också beträffande däckspersonalen, vars anpart utgör huvuddelen av den beräknade kostnadsökningen. Jag vill i sistberörda hänseende särskilt framhålla, att varken konventionen eller de därpå grundade förslagen kräva tjänstgöring av tre man på vakten på däck under alla omständigheter, utan att det blott avses att besättningens antal å sjögående fartyg av någorlunda betydande storleksordning skall vara tillräckligt för indelning av tre man på varje vakt. Då väderleks- och andra förhållanden icke göra den tredje mannens närvaro på vakten nödvändig ur säkerhetssynpunkt — vilket ankommer på befälhavarens bedömande — står det alltså arbetsledningen fritt att förfoga över mannens arbetskraft för underhållsarbeten och liknande sysslor och att för detta ändamål anlita honom såsom dagman, om så befinnes lämpligt. Likaså blir det uppenbarligen i fortsättningen såsom hittills möjligt att i viss utsträckning begagna vaktens manskap för arbeten av nyss omförmält slag.

Dessa jämte andra omständigheter göra det enligt min mening sannolikt, att de löpande kostnaderna för de tilltänkta reformerna, även om de äro svåra att exakt beräkna, snarast kunna antagas röra sig om de belopp som 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunnigas kalkyler utvisa. För närmare kännedom om grunderna för dessa kalkyler får jag hänvisa till den protokollet bilagda handling som innefattar de sakkunnigas beräkningar (se Bil. E). Jag får emellertid anmärka, att under innevarande höst avslutade kol-

lektivavtal för sjöfartens del medfört icke oväsentliga löneförhöjningar, vilka givetvis påverka kostnaderna för de tilltänkta förändringarna i bemanningsbeståndet. En överslagsberäkning har visat, att de sakkunnigas siffror för den totala årliga kostnadsökningen för hyror och kosthåll, som upptagits till 1,646,000 kronor, genom tillämpning av de nya hyrestarifferna skulle ökas med omkring 354,000 kronor. Emellertid påverkas detta resultat i modifierande riktning av vissa bemanningsbestämmelser i det för däcksmanskapet gällande nya kollektivavtalet, medförande tillämpning av den högsta hyrestariffen (matrosklassen) för ett betydande antal däcksmän, vilkas uppflyttning i de fullbefarna sjömännens grupp således icke längre bör skrivas på konventionens eller de därav föranledda författningsbestämmelsernas konto. Med korrektion för detta förhållande uppgår den summa varmed de sakkunnigas slutsiffra till följd av löneförhöjningarna bör ökas, till omkring 179,000 kronor.

Som av beräkningarna framgår äro kostnadsökningarna ingalunda obetydliga, och man har även att taga i betraktande åtskilliga andra såväl engångskostnader som löpande kostnader, vilka icke låta sig siffermässigt bestämma. Blir det nuvarande ekonomiska läget bestående under någon tid, underlättas dock väsentligen de anpassningssvårigheter som den nya lagstiftningens genomförande måste vålla. Vad angår kostnadsökningarna för stadigvarande utgifter, som komma att belasta rederiföretagens ekonomi jämväl under sämre tider, då det kan bliva svårare att bära utgifterna, må framhållas, att svårigheterna uppenbarligen minskas i den mån internationell likformighet kan komma till stånd genom de sjöfartsidkande staternas anslutning till sjöarbetstids- och bemanningskonventionen eller på annat sätt. Härvid är det av vikt att kunna konstatera, att det av mig förut omförmälda nordiska samarbetet inom detta lagstiftningsområde skapat en grundval för nordiskt samgående i strävan mot bättre sociala förhållanden för sjöfolket. Vidare får jag erinra om att arbetsförhållandena för sjöfolket i Storbritannien, som är den ledande sjöfartsnationen med omkring en tredjedel av världens sjögående handelstonnage, alltsedan sommaren 1936 varit reglerade genom kollektivavtal som i viktiga avseenden närma sig de av internationella arbetsorganisationen antagna normerna, såvitt angår fartyg varav den brittiska handelsflottan huvudsakligen utgöres. Än mera vittgående reglering av arbetstids- och bemanningsförhållandena gäller för den betydande del av världens handelsfartyg (omkring 18 %) som tillhöra Amerikas Förenta Stater, och i fråga om sjöfarten i Frankrike hava sedan länge gällt väsentligt strängare arbetstidsregler än som nu äro i fråga för Sveriges del.

För sistnämnda länders vidkommande liksom beträffande åtskilliga andra har man emellertid att taga hänsyn till verkningarna av ett subventionsväsende, som uppenbarligen i betydande utsträckning förändrar förutsättningarna i konkurrenshänseende. Under den senaste världshandelskrisen har detta varit fallet jämväl beträffande den brittiska trampsjöfarten, och även om den ekonomiska utvecklingen numera tillåtit Storbritannien att övergiva subventionssystemet, kan det i händelse av en ny kris på fraktmarknaden

befaras såväl att systemet där återupptages, som att det vinner ytterligare utbredning. Jag är icke främmande för tanken att i samförstånd med de övriga nordiska länderna söka igångsätta en internationell aktion för subventionssystemets bekämpande. Skulle detta oaktat svensk sjöfart genom subventionsåtgärder för främmande länders fartyg eller på grund av andra omständigheter försättas i ett så oförmånligt läge, att dess konkurrensförmåga och ekonomiska bärkraft icke skulle förslå, torde frågan om lämpliga anordningar från det allmännas sida till stöd för vår sjöfartsnäring få tagas under prövning.

Den återhållsamhet som de svenska statsmakterna hittills ålagt sig då det gällt reformering av sjöarbetstidslagstiftningen, har huvudsakligen föranletts av hänsyn till sjöfartens starka beroende av den utländska konkurrensen, och liknande skäl torde alltjämt mana till viss försiktighet. Ehuru det väl icke längre kan ifrågasättas att ytterligare uppskjuta genomförandet av sjöarbetstidslagens reformering, kan det måhända vara skäl att bevara handlingsfriheten i lagstiftningshänseende och därmed möjligheten att i händelse av behov genom dispens eller annorledes jämka på en eller annan föreskrift, så länge förutsättningarna för konventionens tillämpning inom en mera betydande del av världssjöfarten icke blivit säkerställda genom ratificering av ett tillräckligt antal mera betydande sjöfartsnationer. Det synes mig för den skull kunna vara välbetänkt att, på sätt ämbetsverken föreslagit, såsom villkor för ikraftträdande av svensk ratifikation uppställa fordran på ratifikation av, förutom övriga nordiska länder, Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien, vilket jag alltså för min del förordar. Med dylikt förbehåll torde ratifikationsbeslut böra meddelas snarast möjligt efter det att den härför erforderliga lagstiftningen blivit godtagen av riksdagen, i den mån sådant godtagande ankommer på denna. Jag har anledning antaga att liknande förfarande kommer att tillämpas i övriga nordiska länder, och det synes således möjligt att förutsättningar kunna skapas för samtidiga och ensartade ratifikationsbeslut. Min avsikt är, på sätt jag i det följande kommer att närmare utveckla, att med tillämpningen av viss del av den med arbetstidsregleringen sammanhängande lagstiftningen, nämligen föreskrifterna rörande manskapsbemanningen, skall anstå i avvaktan på ratifikationsbeslutets ikraftträdande. Genom ett sådant tillvägagångssätt erhåller sjöfarten en övergångstid med något lägre kostnader.

Jag övergår nu till att redogöra för de i sakkunnigförslagen ingående särskilda författningsutkasten och därmed förbundna specialfrågor, och får därvid hänföra mig till de av ämbetsverken upprättade, protokollet bilagda sammanställningarna, vilka i parallella texter upptaga dels sakkunnigförslagen och dels ämbetsverkens förslag. (Se Bil. K och L.)

I detta sammanhang ber jag att få anmärka, att ämbetsverken vid behandlingen av sjöarbetstidslagförslaget förmält sig hava tagit under övervägande förut omförmälda motion i andra kammaren nr 456 vid 1937 års riksdag,

vilken motion, sedan andra lagutskottet förklarat sig utgå från att den skulle bliva föremål för övervägande vid utredningsarbetet rörande sjöarbetstidslagstiftningen, icke föranlett någon riksdagens åtgärd; motionen i andra kammaren nr 449 vid samma riksdag, som därstädes rönt enahanda behandling, har blivit föremål för beaktande i samband med behandlingen av förslaget till ändring av 51 § sjömanslagen.

Sjöarbetstidslagen.

Inledningsvis ber jag att få återgiva vad av *kommerskollegium och socialstyrelsen* beträffande sjöarbetstidslagen anförts i ett par frågor av mera allmän räckvidd, nämligen rörande dels området för s. k. *konventionsfart,* dels den av befälsorganisationerna väckta frågan om innebörden av *art. 20* i konventionsförslaget angående sjöarbetstid och bemanning; ämbetsverken yttra härom följande:

»De avvikelser från nu gällande sjöarbetstidslag, som detta lagförslag innebär, grunda sig i väsentliga delar på förslaget till konvention angående arbetstid å fartyg och bemanning. De regler, som i denna konvention uppställts rörande arbetstiden, innebära en del ganska kännbara skärpningar av den nuvarande lagens bestämmelser.

Konventionen medger emellertid visst undantag från dess regler i fråga om fart i närbelägna, geografiskt bestämda farvatten. Med stöd härav har i lagförslaget avvikelser från konventionens regler gjorts i fråga om östersjö- och inskränktare fart. Mot den på detta sätt åstadkomna uppdelningen mellan fartyg, som nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart (i det följande benämnda konventionsfartyg), och fartyg, som nyttjas i östersjö- eller inskränktare fart (i det följande benämnda icke-konventionsfartyg), torde i huvudsak icke vara något att erinra.

Innan ämbetsverken övergå till lagförslagets detaljer, vilja ämbetsverken hava berört en från befälsorganisationernas sida gjord invändning mot lagförslaget i sådana avseenden, där det innebär för sjöfolket ogynnsammare bestämmelser än den nuvarande lagen. Invändningen går ut på att stadgandet i konventionens Art. 20, att intet i konventionen skall inverka på lag, dom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän, medförande förmånligare villkor än dem, som föreskrivas i konventionen, utgör hinder för att utfärda bestämmelser, som ändra nu gällande lag i för sjöfolket ogynnsam riktning. En sådan tolkning av nyssberörda stadgande i konventionen kan enligt ämbetsverkens mening ej vara riktig. Enligt ämbetsverkens åsikt måste konventionsstadgandet givas en tolkning i analogi med innehållet i 1919 års Versaillesfördrag Art. 405 sista stycket, som stadgar, att arbetskonferensens antagande av en rekommendation eller ett konventionsförslag icke skall medföra någon skyldighet för medlemmarna i Nationernas förbund att minska det kraftigare arbetarskydd, som i lagstiftningsväg redan givits.»

I sistberörda fråga har *socialpolitiska delegationen* anfört, att det till stöd för ämbetsverkens mening — om vars riktighet under alla förhållanden delegationen emellertid icke känt sig fullt säker — i vad förevarande lagförslag anginge, skulle kunna anföras, att lagförslaget, såsom delegationen i annat sammanhang framhållit, överhuvud taget vore ägnat att tillförsäkra sjöfolket betydande förmåner utöver vad konventionen föreskreve.

Departements-chefen. För egen del får jag, vad först angår frågan om utsträckningen av den s. k. *konventionsfarten,* d. v. s. det område inom vilket, i händelse av ratificering, konventionsförslagets regler ovillkorligen måste iakttagas, uttala, att begränsningen härav till nordsjö- och vidsträcktare fart, varom principiell enighet rått vid de nordiska överläggningarna, icke i och för sig torde kunna giva anledning till invändning. En annan sak är att det måhända i vissa fall kan befinnas lämpligt att tillämpa mot konventionsreglerna svarande bestämmelser jämväl å fartyg i inskränktare fart, d. v. s. inom det område där nationell bestämmanderätt må anses råda; så är t. ex. fallet beträffande tillämpningen av 8-timmarsprincipen för däcksmanskap å större fartyg (jfr 4 §). På förekommen anledning vill jag härtill foga den anmärkningen att en dylik tillämpning så mycket mindre torde kunna hindras av stadgandet i konventionsförslagets art. 1: 3, vilket avser att säkerställa enhetlig tillämpning av konventionens bestämmelser, som den till konventionsförslaget fogade rekommendationen tydligen avser tillämpning i största möjliga utsträckning av konventionsreglerna utanför det område inom vilket de ovillkorligen gälla.

Vidkommande härefter stadgandet i konventionsförslagets *art. 20* om förhållandet mellan å ena sidan konventionsreglerna och å andra sidan lag, dom, sedvänja eller avtal innefattande förmånligare villkor än konventionen, ansluter jag mig till den av ämbetsverken uttalade meningen och finner följaktligen, att ifrågavarande konventionsregel bör anses allenast utgöra ett uttryck för den i och för sig självklara principen, att konventionen icke må åberopas såsom hinder för att bibehålla eller stadga förmånligare villkor än konventionen föreskriver. Denna mening har bestyrkts av internationella arbetsbyrån, som på mitt föranstaltande satts i tillfälle att yttra sig i frågan.

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, säges vara arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorstädes utför.

Sakkunnigförslaget är i denna del lika med gällande lag utom i så måtto att orden »*mot betalning*» hava uteslutits.

Sveriges redareförening har i anledning härav påpekat, att elever och praktikanter genom den föreslagna formuleringen komme att falla under lagen, samt erinrat om att vid lagens tillkomst av såväl de s. k. skeppstjänstkommitterade som av föredragande departementschefen uttalats den uppfattningen, att för olönad person säkerligen icke förelåge samma behov av skydd mot missbruk av arbetskraften som i fråga om övrig personal samt

att en begränsning av arbetstiden för de förstnämnda för övrigt jämväl torde ses ur andra synpunkter, än då fråga vore om lönat arbete.

Svenska sjöfolksförbundet yrkar att orden »*eller eljest på grund av förmans uppdrag*» måtte uteslutas, enär de, enligt förbundets förmenande, sammanställda med definitionen å begreppet »skeppstjänst» i 2 § kunde giva anledning till en för sjöfolket oförmånlig uppfattning om vad som kunde anses ingå i en sjömans åligganden.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava, i anledning av Sveriges redareförenings uttalande rörande uteslutningen av orden »*mot betalning*», erinrat om att arbete som utföres av person, anställd å segelfartyg utan hjälpmaskin, till vilken fartygskategori skolfartyg i Sverige höra, enligt lagförslagets 1 § 2 mom. f) skulle undantagas från tillämpningen av en blivande lag, samt förklarat sig icke hava funnit skäl föreslå någon ändring i förevarande avseende.

Beträffande svenska sjöfolksförbundets yrkande om uteslutning av orden »*eller eljest på grund av förmans uppdrag*» framhålla ämbetsverken, att sjöarbetstidslagen tjänade till att begränsa arbetets omfattning, särskilt med hänsyn till tiden, men icke att angiva vilket slag av arbete som kunde åläggas den ene eller andre sjömannen, vadan de av förbundet uttalade farhågorna icke synts ämbetsverken berättigade; då dessutom de citerade orden avsåge att säkerställa att varje på grund av förmans uppdrag utfört arbete hänfördes under lagen, och sålunda att utgöra ett skydd för sjömannen, funne ämbetsverken ej skäl att ifrågasätta någon ändring av sakkunnigförslaget i denna del.

Vad ämbetsverken andragit i här berörda båda frågor giver icke anledning till någon erinran från min sida. I likhet med ämbetsverken har jag icke funnit skäl ifrågasätta någon ändring i förevarande del av sakkunnigförslaget. *Departementschefen.*

2 mom. (undantagsbestämmelser).

Från lagens tillämpning undantagas enligt *gällande lag* dels arbete som utföres av vissa uppräknade personer, nämligen befälhavare å fartyg å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda, förste styrman å fartyg varest ytterligare minst en styrman finnes, förste maskinist å fartyg varest ytterligare minst en maskinist finnes, läkare och telegrafist, person som är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och uppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt, samt person tillhörande redarens familj; 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, isbrytar- eller bärgningsfartyg då det såsom sådant användes, lustfartyg, segelfartyg med eller utan hjälpmaskin vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, samt annat fartyg som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.

Sakkunnigförslaget skiljer sig från gällande lag, såvitt angår undantag hänförda till anställda personer, därigenom *att* de nyss angivna undantagen för förste styrman och förste maskinist inskränkts till förste (främste) styrman, respektive maskinist, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, *att* därjämte undantagits »annan person som för befäl över avdelning av fartyget och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter», *att* förutom läkare jämväl undantagits sjukvårdspersonal, *att* undantaget för telegrafister inskränkts till yrkestelegrafister, vartill fogats undantag jämväl för yrkestelefonister, *att* undantaget för sådan köks- och uppassarpersonal som är anställd huvudsakligen för passagerares räkning uteslutits, samt *att* undantaget beträffande redares familjemedlemmar begränsats att gälla allenast fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart. Såvitt angår undantag hänförda till vissa slags fartyg företer sakkunnigförslaget följande skiljaktigheter i jämförelse med gällande lag, nämligen, *att* bestämmelsen om undantag beträffande fiske- eller fångstfartyg utvidgats att omfatta jämväl fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske eller fångst, *att* undantag tillkommit för skolfartyg som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare, *att* samtliga segelfartyg undantagits, samt *att* motorsegelfartyg jämställts med andra fartyg än segelfartyg, d. v. s. maskindrivna fartyg och pråmar, för vilka den nuvarande gränsen om 20 nettoton ändrats till 25 bruttoton, vilket med hänsyn till mätningsförhållandena i regel torde innebära en väsentlig sänkning; därjämte har sistberörda undantag inskränkts till att gälla fartyg som nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart.

Beträffande dessa undantagsklausuler hava i yttrandena starkt avvikande meningar kommit till synes.

Sveriges redareförening har i främsta rummet vänt sig mot *vaktindelade förste styrmäns och övermaskinisters* inordnande under lagen, vilken åtgärd föreningen anser komma att verka betungande för rederierna, emedan vaktfrihet beträffande styrmän endast undantagsvis och beträffande maskinister mera sällan förekomme inom den utgående svenska handelsflottan. Föreningen anför i denna fråga vidare följande:

»På grund av sagda befattningshavares ställning ombord bör deras arbetstid icke vara reglerad genom författningsföreskrifter. I övrigt må anmärkas, att allt befäl ombord bör undantagas från en sjöarbetstidslag. Befälet har en kontrollerande och övervakande funktion med avseende å bland annat arbetstiden, vilket gör det olämpligt, att deras eget arbete är underkastat lagens begränsningar och övertidsregler. Av sådana skäl hava i arbetstidslagen för industrien verkmästare eller annan befattningshavare i överordnad ställning undantagits från reglerna om arbetstidens begränsning. Särskilt i avseende å övermaskinisten, som är chef för maskinavdelningen, är en dylik föreskrift synnerligen olämplig, då ju denne själv har att träffa avgörande, huruvida han skall förrätta övertidsarbete.»

För den begränsning till östersjö- och inskränktare fart som i sakkunnigförslaget gjorts beträffande undantaget för *redares familjemedlem,* säger sig redareföreningen icke kunna finna något skäl, varför föreningen påyrkar nu-

varande bestämmelses bibehållande, för vilket föreningen icke finner något hinder möta i konventionsförslaget.

I anledning av borttagandet i sakkunnigförslaget av undantaget för sådan *köks- och uppassarpersonal* samt är anställd huvudsakligen *för passagerares räkning,* förklarar redareföreningen sig finna ett bibehållande av hittillsvarande bestämmelse därom vara väl motiverad med hänsyn till de svårigheter som, enligt föreningens mening, vore förknippade med reglering genom lag av ifrågavarande personals arbetstid. Härutinnan anför föreningen vidare:

»Arten av det arbete dessa personer utföra är ej heller att jämställa med skeppstjänst i egentlig mening, utan snarare med det som utföres av hotell- och restaurantpersonal, vilken personal ju är undantagen från den allmänna arbetstidslagen. Arbetstiden är också i hög grad beroende av de ofta mycket starka skiftningarna i resandefrekvensen, vilket medför, att arbetet tidvis kan vara av mycket lindrig art, men dessemellan måste forceras. Därest arbetstiden för ifrågavarande personal skulle komma att regleras på sätt som föreslagits, är fara värt, att betjäningen av passagerarna skulle i så hög grad bliva lidande därpå, att dessa skulle övergå till andra länders passagerarefartyg eller ock om möjligt draga sig för att företaga resor till sjöss. De svenska fartygens ställning skulle därigenom gentemot konkurrerande företag komma att i hög grad försvåras. Efter vad man nu kan se, skulle det bliva nödvändigt att med den föreslagna arbetstiden uttaga regelmässig övertid, då en ökning av personalen icke är möjlig med hänsyn till bostadsfrågan.»

Kanalflottans rederiförening har särskilt upptagit frågan om reglering av *förste maskinistens arbetstid i kanalfart* och därom anfört följande:

»Å lastfartygen å kanalfart skola enligt gällande befälsförordning finnas anställda två maskinister, vilkas tjänstgöring är indelad i vakter. Enligt hittintills gällande bestämmelser har förste maskinisten varit undantagen från tillämpningen av sjöarbetstidslagen, men enligt det föreliggande förslaget skulle hans arbetstid bliva reglerad av nämnda lag. I anslutning härtill skulle i vissa fall övertidsersättning kunna uppkomma. Förste maskinistens tjänstgöring och till honom utgående löneförmåner omfattande även ersättning (s. k. vintermånadsavlöning) under den tid av 3 à 4 månader, då han på grund av fartygets uppläggning icke tjänstgör, äro sådana, att enligt föreningens mening hans arbetstid icke bör begränsas på annat sätt, än hitintills skett. I föreliggande fall rör det sig nämligen om skötseln av en ångmaskin om endast ca. 200 ihk., vilken förste maskinisten har att betjäna med biträde av en andre maskinist och tvenne eldare, och är hans arbetstid i stor utsträckning beroende av det sätt, på vilket han själv organiserar detta arbete. På grund härav anser föreningen, att förste maskinisten även framgent bör vara undantagen ifrån sjöarbetstidslagens bestämmelser.»

I *Skärgårds- och mälarflottornas rederiförenings* yttrande, vilket avgivits av den sakkunnige för redare av fartyg i skärgårds-, kanal- och insjöfart, har erinran gjorts i anledning av att sakkunnigförslaget icke upptagit undantag för *ende styrman* och *ende maskinist,* änskönt dessa befattningshavare å ett stort antal fartyg i närtrafik alltsedan sjöarbetstidslagens tillkomst genom dispensförfarande frigjorts från densamma; ändring yrkas i syfte att sådant undantag må bliva lagfästat.

Beträffande arbete som utföres av *person anställd huvudsakligen för passagerarnas förplägning och uppassning* m. m., framhåller nämnde sakkunnige, att upphävandet av hittillsvarande undantagsställning för nämnda personal måste medföra mycket oförmånliga verkningar, åtminstone för närtrafikens passagerarfartyg, varutinnan närmare redogörelse lämnas i samband med behandlingen av bestämmelserna i 3 kap.

Sveriges segelfartygsförening föreslår införande i 1 § 2 mom. av följande nya undantag nämligen *dels* för arbete som utföres av person som arbetar för egen räkning, eller som avlönas med andel i vinsten, stuveriarbetare som åtföljer fartyget, delägare i fartyget, person som tillhör delägarens familj (i inskränktare fart än nordsjöfart), *dels* för fartyg som nyttjas för transport av fisk, *dels ock* för motorsegelfartyg utan storleksbegränsning samt »annat fartyg» (d. v. s. maskindrivet fartyg eller pråmfartyg) vars nettodräktighet icke överstiger 50 ton (med de i sakkunnigförslaget för ifrågavarande fartyg angivna begränsningar). Såsom motivering för dessa förslag anföres följande:

»Ett stort antal större och mindre motorseglare och motorfartyg äges av två à tre eller flera delägare, vilka äro anställda ombord och jämte dem en eller flera av delägarnas söner eller närmare anhöriga. En av delägarna står som redare. Genom bestämmelsen »redarens familj» skulle delägarna jämte deras söner, som äro anställda ombord, bliva underkastade lagens bestämmelser.

I konventionsförslaget, artikel I, äro segelfartyg med hjälpmaskin fritagna från konventionsbestämmelsen, och konventionens artikel 3 äger icke tillämpning å lots, person som arbetar för egen räkning, person som avlönas med andel i vinsten, personer, vilkas åliggande äro förbundna med lasten ombord, stuveriarbetare som åtfölja fartyget. Och det torde icke bliva svensk sjöfart till gagn att göra sjöarbetstidslagen strängare, än vad konventionen i dessa stycken bestämmer. Man kan gå ut ifrån, att andra nationer icke gå längre i lagstiftning, än vad konventionen bestämmer, särskilt angående segelfartyg med hjälpmaskin, varför svensk rederinäring genom strängare bestämmelser skulle bliva handicapad av utländska fartyg i konkurrensen med dessa.

I benämningen »annat fartyg» innefattas även mindre motorfartyg, vilka sålunda praktiskt taget allesammans skulle falla under lagen. Men vi kunna icke finna detta av reella skäl motiverat för fartyg under 50 nettoton, och anse därför, att gränsen bör sättas vid högst detta tontal.»

Sveriges fartygsbefälsförening har framställt invändningar beträffande vissa av de i sakkunnigförslaget förekommande undantagen och därvid anfört följande:

»Föreningen kan för sin del icke finna skäl för att undantagsbestämmelser för fiske- eller fångstfartyg utsträckas att gälla även sådana fartyg, 'som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske eller fångst'.

Icke heller kan föreningen finna skäl för ett allmänt undantagande från lagens tillämpning för skolfartyg, som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. Enligt föreningens mening böra eleverna på sådana fartyg undantagas, under det att såväl befälets som eventuellt anställda besättningsmäns arbetstid bör vara reglerad i lagen Föreningen kan visserligen icke i konventionen finna något stöd för undantagande av elever å skolfar-

tyg, men då fartygen i sin helhet kunna undantagas, förutsätter föreningen, att något hinder icke bör möta för undantagande av endast denna kategori av de ombordvarande.

Vad segelfartygen beträffar finner föreningen intet skäl för undantagande av dessa, alldenstund ombord å ett segelfartyg det viktigaste arbetet, d. v. s. segelmanövrer, genom bestämmelsen i § 10 a) kan åläggas sjöman utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas.»

Svenska maskinbefälsförbundet har uttryckt farhågor för att det föreslagna undantaget för »*annan person som för befäl över avdelning av fartyget*» kan komma att föranleda tillskapande av befälsbefattningar enbart i syfte att möjliggöra undantag från lagens tillämpning, samt yrkar att ifrågavarande undantag måtte utgå.

Svenska sjöfolksförbundet har beträffande samma undantagsbestämmelse framhållit, att enär någon begränsning med avseende å fartygens storlek icke angivits, följden skulle kunna bliva att exempelvis stewarten å fartyg där allenast ytterligare en eller två personer finnas i köks-»avdelningen», skulle kunna undantagas från lagens tillämpning. Under erinran vidare om att köks- och intendenturdepartementet å större passagerarfartyg är uppdelat i flera »avdelningar», var och en under förmanskap av särskild person, samt att ett betydande antal personer skulle ställas utanför lagen, om undantagsbestämmelsen bleve tillämplig i dylika fall, förklarar förbundet sig finna ett förtydligande påkallat i syfte att klargöra att stadgandet allenast avsåge intendent eller person i motsvarande ställning å de största passagerarfartygen.

Det med motsvarande bestämmelse i gällande lag (utom i fråga om fartbegränsningen) lika lydande undantaget beträffande *redares familjemedlem* säger sig sjöfolksförbundet finna föga välbetänkt; enligt förbundets förmenande tarvade ett dylikt undantag i allt fall komplettering med definition å begreppet »familj», och förbundet hemställer för sin del, att undantaget måtte antingen utgå eller begränsas att omfatta allenast redaren personligen jämte hustru och barn.

Sjöfolksförbundet förklarar sig vidare icke kunna inse nödvändigheten av att undantag göres för *isbrytar- och bärgningsfartyg;* att arbetstiden kunde regleras åtminstone å bärgningsfartygen förmenar förbundet framgå av den omständigheten, att det mellan förbundet och bl. a. tvenne mera betydande bärgningsförtag i Sverige, nämligen bärgnings- och dykeriaktiebolaget Neptun i Stockholm samt Göteborgs bogserings- och bärgningsaktiebolag, träffats kollektivavtal innehållande bestämmelser om begränsning av arbetstiden.

Svenska stewartföreningen har framfört önskemål om snävare och tydligare formulering av undantaget för »*annan person som för befäl över avdelning av fartyget*»; föreningen anför därutinnan följande:

»De sakkunniga torde icke hava avsett, att begreppet 'annan person som för befäl över avdelning o. s. v.' skall omfatta andra personer tillhörande kategorien köks- och intendenturpersonal än intendenter och i vissa fall chefsstewarder å passagerarfartyg.

Med förevarande bestämmelses föreslagna formulering torde emellertid risk

föreligga för en tolkning av bestämmelsen, varigenom stewarder å lastfartyg samt köksmästare, förrådsförvaltare, styckmästare och andra å passagerarfartyg anställda personer, om vilka man möjligen skulle kunna säga, att de föra befäl över avdelning, skulle komma att ställas utanför sjöarbetstidslagens tillämplighetsområde.

Bestämmelsen, som nästan ordagrant hämtats från konventionsförslaget, torde med den avfattning, § 1 i förslaget fått, överhuvud endast komma att avse köks- och intendenturpersonal, sedan nämligen övriga ombordanställda, vilka kunna tänkas å svenska fartyg hava den ställning, som i bestämmelsen avses, i förslaget särskilt angivits. Motsvarande bestämmelse i konventionen däremot är avsedd att omfatta även sistnämnda personer. Redan på denna grund anser Föreningen förevarande bestämmelses upptagande i förslaget mindre lyckligt.

Då vidare Föreningen anser frågan vara av synnerligen stor betydelse på grund av den ovan påpekade risken, föreslår Föreningen, att bestämmelsen helt uteslutes ur förslaget och att den ersättes med uttrycket: 'intendenter och chefsstewarder å passagerarfartyg;'.

Skulle bestämmelsen av någon anledning finnas böra kvarstå, anser Föreningen det vara nödvändigt, att den erhåller en sådan formulering, att någon tvekan icke kan råda därom att den icke avser andra till kategorien köks- och intendenturpersonal hörande personer än intendenter och chefsstewarder å passagerarfartyg.»

Sveriges radiotelegrafistförening har framställt invändning mot undantagandet av *yrkestelegrafister och -telefonister,* därvid föreningen erinrat om att avtal mellan föreningen och Sveriges redareförening innehåller bestämmelser om högst 9 timmars arbetsdag, samt att beträffande bärgningsfartyg arbetstiden för telegrafpersonalen begränsats till 8 timmar.

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart hava motsatt sig *förste styrmans och förste maskinists* inordnande under lagen, och såsom motivering anfört följande:

»Denna nya bestämmelse drabbar huvudsakligen fartyg under 2,500 bruttoton, d. v. s. övervägande delen av svenska handelsflottans fartyg, och av dessa hårdast de mindre fartygen, framför allt de, som gå i reguljär kust- och östersjöfart, och kommer att medföra en oproportionerligt stor ökning av övertidsutgifterna för dessa fartyg.

Nämnda befattningshavare äro som känt de högst avlönade ombord närmast efter befälhavaren. Förste styrman och förste maskinisten ha som regel sig anförtrott att föra övertidsjournalerna för däck resp. maskin och bli således praktiskt taget sina egna kontrollanter, ett förhållande som absolut bör undvikas. Man kan ju nämligen rimligtvis knappast förvänta, att personer, i vilkas tjänstgöring övertidsarbete i stor utsträckning förekommer, och som äro berättigade till övertidsersättning, skola göra sitt bästa för att begränsa övertiden för sig själva, då densamma uppgår till så betydande belopp, som det här skulle komma att bli fråga om. På så sätt skulle hela övertidskostnaden för däck och maskin bliva oproportionerligt fördyrad, alldenstund de återhållande moment, som hittills förefunnits, till följd av att det arbete, som utföres av förste styrman och förste maskinist, varit undantaget från lagens tillämpning, härmed skulle bortfalla.

Därjämte måste det anses vara principiellt olämpligt, att befälspersoner i så framskjuten ställning, likställas med den övriga besättningen och således exempelvis komma att tillgodoräkna sig övertid för kortare tidsperioder, så-

som halvtimmar överskjutande den ordinarie arbetstiden eller störda måltidsraster.

Förste styrman, i vars arbete bland annat ingår övervakning av lastning och lossning och därmed förenade uppgifter, kan således så länge sådant arbete pågår, gottgöra sig för övertidsarbete, ett förhållande, som icke anses riktigt, enär hans arbete består i tidvis återkommande övervakning och således icke är någon konstant och fortlöpande tjänstgöring.

Samma skäl, som tala mot förste styrmannens inrangerande under lagens bestämmelser gälla i ännu högre grad för förste maskinisten. Denne är nämligen den ende som kan avgöra när övertidsarbete är nödvändigt inom maskinavdelningen, och han blir från befälhavarens sida alldeles okontrollerbar.

Rätteligen borde allt befäl undantagas från sjöarbetstidslagens tillämpning. I varje fall böra bestämmelserna i nuvarande sjöarbetstidslag 1 kap. 1 § 2 mom., i vad de röra förste styrman och förste maskinisten, ingå oförändrade i den nya sjöarbetstidslagen.»

Sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg, vars förut återgivna allmänna uttalanden sammanhänga med den i sakkunnigförslaget genom ändringen beträffande tonnagegränsen till omfattningen inskränkta undantagsbestämmelsen för smärre fartyg (1 § 2 mom. f), har beträffande denna och övriga undantagsklausuler i sakkunnigförslaget ytterligare anfört följande:

»Därigenom att 2 mom. erhållit en annan formulering kommer förste maskinist å bogserbåt, vilkens arbete alltid är indelat i vakter, att bli underkastad lagens bestämmelser.

Beträffande fjärde undantaget om 'annan person som för befäl över avdelning av fartyg och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter' råder oklarhet huruvida kokerska, som ensam och på eget ansvar och risk förestår mathållningen kan hänföras under detta stadgande. Skulle så ej vara fallet synes det mig nödvändigt att bestämmelse härom intages i förslaget, enär kontroll över detta arbete, där personen själv tillgodogör sig överskottet av rörelsen väl näppeligen kan anses behövlig.

Vad åter åttonde punkten beträffar bör person tillhörande redarens familj ej undantagas. Bemanning av fartyg med sådan besättning innebär redan i och för sig en svår konkurrens med övrig fart. Då segelfartyg med hjälpmaskin nu ej undantagits från bestämmelserna är ej annat med hänsyn till pråmfartygen att erinra däremot, än att därest sådant undantag på nytt skulle intagas, detta jämväl bör gälla för pråmar av samma storlek.

I fråga om innehållet i punkt f) bör framhållas att därest lagen skall gälla för såväl motorfartyg som bogserfartyg över 25 bruttoton eller annat fastställt större tal i mera inskränkt fart än nordsjöfart, skäl saknas att undantaga segelfartyg utan hjälpmaskin.

Däremot tala många skäl för att gränsen för fartygens storlek, därest denna skall ändras från netto- till bruttoton, bör höjas avsevärt, så att åtminstone alla fartyg i lokaltrafik undantagas från lagen. Emellertid kan det ej förnekas, att nettotontalet utgör en säkrare grund för fartygens särskiljande än bruttotontalet är. Därest ej alldeles särskilda skäl tala för en ändring föreslås därför att nettotontalet som beräkningsgrund får kvarstå. Skulle detta ej låta sig göra bör den föreslagna bruttodräktigheten höjas till 125 registerton.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava föreslagit vissa jämkningar beträffande undantagsbestämmelserna i sakkunnigförslaget. Vad först an-

går de undantag som hänföra sig till ombord anställda *personer* hava ämbetsverken, såvitt angår annan fart än konventionsfart, på principiella grunder föreslagit utsträckning av undantaget för *förste styrman* och *förste maskinist* att gälla jämväl vaktindelat sådant befäl, vilket överensstämmer med gällande lag. I anledning av förberörda anmärkningar från de anställdas sida i fråga om undantaget för annan icke vaktindelad *person som för befäl över avdelning av fartyget,* hava ämbetsverken föreslagit begränsning av detta undantag till icke vaktindelad föreståndare för intendenturavdelningen å passagerarfartyg. Med hänsyn till de svårigheter som äro förbundna med en rationell arbetstidsbegränsning för kökspersonalen, särskilt i närtrafiken, hava ämbetsverken vidare ansett sig böra föreslå återinförande av undantag beträffande den huvudsakligen för passagerarnas räkning anställda *uppassarpersonalen,* dock självfallet med begränsning till annan fart än konventionsfart. Beträffande de undantag som äro knutna till särskilda slag av *fartyg,* ifrågasätta ämbetsverken i viss utsträckning återgång till bestämmelserna i gällande lag, nämligen, såvitt angår *motorsegelfartyg* med mindre bruttodräktighet än 100 ton och »*annat fartyg*» med mindre nettodräktighet än 20 ton.

Beträffande dessa förslag samt i förevarande ämne under utredningen i övrigt väckta frågor anföra ämbetsverken följande:

»Mot de i detta moment förekommande bestämmelserna om undantag från lagens tillämpning hava flera anmärkningar gjorts. Dylik anmärkning har framställts bl. a. ifråga om befäl, telegrafister och telefonister, köks- och intendenturpersonal, personer tillhörande redarens familj samt personer anställda å mindre fartyg.

Enligt nuvarande lag är arbete, som utföres av förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes, eller av förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes, undantaget från lagens tillämpning. Lagförslaget har utvidgat undantaget till att avse, ej blott förste styrman och förste maskinist, utan även annan person, som för befäl över avdelning av fartyget. Såsom förutsättning för undantagets tillämpning har emellertid i lagförslaget uppställts den fordran, att vederbörandes skeppstjänst icke är indelad i vakter.

Vad först angår förste styrman och förste maskinist å fartyg, varest ytterligare en eller flera styrmän resp. maskinister finnas, intaga de en sådan ställning i tjänsten, 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 övertidsjournal 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. Konventionen medger emellertid ej, att arbete, som utföres av förste styrman eller förste maskinist, undantages annat än då styrmannen eller maskinisten icke är vaktindelad. Beträffande konventionsfartygen kan alltså icke någon saklig ändring göras i lagförslaget. Beträffande övriga fartyg synes det emellertid, på ovan berörda grunder, skäligt att undantaga även arbete, som

utföres av vaktindelad förste styrman eller förste maskinist. Att härvid särskilt angiva att undantaget endast gäller med avseende å fartyg, varest ytterligare minst en styrman resp. maskinist finnes, torde ej vara behövligt, alldenstund redan de i lagförslaget förefintliga uttrycken »förste (främste) styrman» och »förste (främste) maskinist» torde utvisa, att det endast är fråga om dylika fartyg. Ämbetsverken föreslå ändring i enlighet härmed.

Vad därefter angår annan person, som för befäl över avdelning av fartyget och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, har det i flera yttranden framhållits, att ett sålunda formulerat stadgande om undantag kunde tolkas så, att ett antal personer, som föra befäl över olika delar av intendenturavdelningen, undandrages lagens tillämpning. Då konventionens stadgande, enligt ämbetsverkens förmenande, närmast torde avse den icke vaktindelade föreståndaren för intendenturavdelningen å passagerarfartyg och en sådan begränsning av stadgandet även synes skälig och lämplig, föreslå ämbetsverken ändring i enlighet härmed.

Sveriges Radiotelegrafistförening, vilken företräder telegrafister, som äro anställda uteslutande i sådan egenskap (yrkestelegrafister), har framställt anmärkning mot att yrkestelegrafister och yrkestelefonister i enlighet med vad i lagförslaget sägs skulle undantagas från lagens tillämpning. Uttalande i samma riktning har såsom redan omnämnts gjorts i föreningens framställning av den 28 augusti 1936. I anledning härav få ämbetsverken till en början erinra om vad som i denna fråga uttalades i 1934 års proposition (nr 240) med förslag till sjöarbetstidslag. Föredragande departementschefen anförde bl. a., att en närmare undersökning övertygat honom om att en definitiv reglering av telegrafpersonalens arbetstid icke lämpligen kunde genomföras, förrän den genom 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention och den i anslutning därtill utfärdade förordningen i ämnet (nr 571/1932) införda ordningen beträffande telegraftjänsten ombord bragts i full tillämpning samt verkningarna därav låtit sig med större säkerhet fastställas. Emot ett bibehållande av det i nuvarande lag förefintliga undantaget för telegrafister uppgav departementschefen sig för övrigt hysa så mycket mindre betänkligheter, som telegrafisternas arbetsförhållanden i väsentlig mån vore reglerade genom kollektivavtal. Radiotjänsten och annat arbete, som brukar tillkomma yrkestelegrafisterna att utföra, är av väsentligt olika omfattning och beskaffenhet i olika farter och vid olika tillfällen. Ämbetsverken vilja erinra om att den vakthållning vid radioapparaten, som enligt 3 § nyssnämnda förordning skall äga rum å fartyg, varå yrkestelegrafist finnes anställd, växlar mellan 8 och 24 timmar om dygnet. Förutom denna vakthållning ha telegrafisterna att sköta bl. a. radiokorrespondensen, som även den är av synnerligen växlande omfattning och beskaffenhet, beroende på i vad mån radiotelegrafien tages i anspråk, t. ex. för kommersiella meddelanden samt besättningens och eventuellt förekommande passagerares korrespondens. Under sådana förhållanden torde det få anses uteslutet att åstadkomma någon generell arbetstidsbegränsning för yrkestelegrafisterna, därest gränserna för arbetstiden ej göras synnerligen vida. I varje fall lärer det ej låta sig göra att för dem bestämma 8-timmarsdag eller liknande arbetstid. Då dessutom arbetsförhållandena torde vara reglerade enligt kollektivavtal i samma utsträckning som år 1934 och yrkestelegrafisternas arbetstid, efter ingående överläggning vid konferens i Genève, undantagits i konventionen angående arbetstid å fartyg och bemanning, anse ämbetsverken sig ej böra föreslå, att lagförslagets stadgande om undantag för yrkestelegrafister uteslutes.

Vad angår yrkestelefonisterna torde sådana ännu så länge endast rent undantagsvis förekomma inom den svenska handelsflottan, vadan möjlighet att bilda sig en tillförlitlig uppfattning om behovet och möjligheten av att reg-

lera dessas arbetstid saknas. Ämbetsverken anse det för den skull välmotiverat att, såsom i lagförslaget skett, stadga undantag för yrkestelefonisterna.

I nu gällande lag stadgas undantag för arbete, som utföres av person, vilken är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och uppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt. I lagförslaget har detta undantag uteslutits. Konventionen medger ej heller sådant undantag för konventionsfartyg. I yttrande från redarehåll hava starka betänkligheter uttalats mot att förevarande personals arbetstid regleras i lagen. Ämbetsverken anse detta vara en punkt, där ändring är starkt påkallad. Längre fram i lagförslaget begränsas nämligen köks- och intendenturpersonalens arbetstid väsentligt utöver vad nuvarande sjöarbetstidslag stadgar. Detta torde särskilt för den inskränktare trafiken med dess mera begränsade resurser och delvis för konkurrens från landväga trafik utsatta läge medföra avsevärda svårigheter. Det må i detta sammanhang beträffande förhållandena i land erinras om att från tillämpning av lagen om arbetstidens begränsning undantagits sådant arbete i hotell-, restaurang- eller kaférörelse, som är att hänföra till allmänhetens direkta betjänande. Ämbetsverken föreslå under dessa förhållanden, att undantag av samma innebörd som det i nuvarande sjöarbetstidslag förefintliga införes i en blivande lag, varvid dock undantaget bör begränsas till att avse allenast icke-konventionsfartyg.

Mot lagförslagets från nu gällande lag hämtade, men på grund av vissa bestämmelser i konventionen till inskränktare fart än nordsjöfart begränsade stadgande om undantag för person tillhörande redarens familj, hava anmärkningar i olika riktningar gjorts från redarnas och de anställdas sida. Ämbetsverken vilja framhålla, att redare och delägare i fartyg, redan på grund av den i 1 mom. för lagens tillämpning stadgade begränsning till ombord å fartyg anställda, i regel ej torde beröras av lagen. I övrigt finna ämbetsverken, som i det följande föreslå bibehållande i huvudsak av nuvarande undantag för vissa smärre fartyg, å vilka familjemedlemmar särskilt ofta torde förekomma bland de anställda ombord, ifrågavarande anmärkningar ej böra föranleda ändring av lagförslagets nu omhandlade del.

I den nuvarande lagen stadgas undantag från lagens tillämpning beträffande segelfartyg med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida Konungen ej annorlunda förordnat.

Enligt lagförslaget skulle undantaget kvarstå för segelfartyg utan hjälpmaskin och för dessa utsträckas att gälla oberoende av dräktigheten. Häremot torde icke något vara att invända.

För övriga fartyg har undantaget i lagförslaget begränsats till att avse allenast fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart. Vad angår sådana fartyg, som ej äro att hänföra till segelfartyg med hjälpmaskin, är detta betingat av konventionen. Undantaget har i denna del dessutom begränsats till att omfatta allenast fartyg, vars bruttodräktighet ej överstiger 25 ton. Detta innebär en väsentlig minskning av undantagets omfattning såväl i förhållande till den nuvarande 100-bruttotonsgränsen som ock, i anledning av övergången från netto- till bruttoberäkning, i förhållande till den nuvarande 20-nettotonsgränsen. Övergången till 25-bruttotonsgränsen torde vålla omfattande svårigheter. De fartyg, som härigenom skulle införas under en blivande lag, hava, på grund av deras ringa storlek och i flertalet fall på grund av svårigheten att anordna bostäder ombord, en bemanning, som, kvinnlig personal undantagen, i regel inskränker sig till två à fyra man, vad pråmfartygen angår en man. Å segelfartygen med hjälpmaskin kan vid sådant förhållande företagande av segelmanöver påkalla, att hela eller större delen

av besättningen behöver tagas i anspråk. I konventionen har det även ansetts erforderligt att helt undantaga segelfartyg med hjälpmaskin från varje som helst arbetstidsreglering. Bland de mindre fartyg, som genom den berörda ändringen skulle införas under en blivande lag, märkes bl. a. det stora flertalet av bogserbåtarna. Vad bogseringsrörelsen angår torde den, för att kunna fylla sitt ändamål, vid vissa tillfällen eller under vissa perioder behöva äga möjlighet att utan några författningsrestriktioner förfoga över de ombord anställdas arbetskraft. I detta avseende må särskilt erinras om nödvändigheten inom trävaruindustrien att kunna anpassa bogseringarna efter flottningarna, vilka bestå i ett kortvarigt av väderleksförhållandena beroende säsongarbete. Den anhopning av arbete, som sålunda vid vissa tider kan förekomma, torde i regel till fullo uppvägas av att arbetet ombord under långa tider, då bogserfartygen måste ligga i beredskap, inskränker sig till i huvudsak endast passning. Det torde i detta sammanhang böra erinras om att från tillämpningen av lagen om arbetstidens begränsning undantagits rörelse eller företag i land, i vilket i regel icke användas flera än 4 arbetare. På grund av ovan berörda omständigheter och med hänsyn till att en författningsenlig reglering av arbetstiden, då fråga är om sådana små enheter, som förevarande fartyg utgöra, dessutom kan komma att medföra ett flertal ej förutsedda komplikationer, torde det kunna sägas, att 100 bruttoton resp. 20 nettoton beteckna de minimigränser, utöver vilka lagstadganden om sjöarbetstid ej gärna böra sträcka sig. Redan under förarbetena till propositionen nr 240 till 1934 års riksdag förelågo yrkanden från olika håll om utsträckande av lagens tillämpningsområde utöver nämnda gränser. Föredragande departementschefen ansåg emellertid en sådan utsträckning icke vara för det dåvarande erforderlig eller ens lämplig. Det i propositionen intagna lagförslaget innehöll ej heller någon sådan utsträckning. Sedan dess har, såvitt ämbetsverken hava sig bekant, icke tillkommit några förhållanden, som kunna motivera ett avsteg i denna del från propositionens lagförslag. Ämbetsverken föreslå alltså, att det nuvarande undantaget för sådana till segelfartyg utan hjälpmaskin ej hänförliga fartyg, vilkas dräktighet ej överstiger vissa gränser, måtte bibehållas, i fråga om andra fartyg än segelfartyg med hjälpmaskin dock endast för såvitt angår inskränktare fart än nordsjöfart.»

Socialpolitiska delegationen ifrågasätter huruvida icke i undantagsklausulen beträffande »annan person som för befäl över avdelning av fartyget» uttrycket »*avdelning av fartyget*» lämpligen skulle kunna utbytas mot »gren av skeppstjänsten» e. d., samt påpekar, att ämbetsverkens förslag till omformulering av ifrågavarande bestämmelse inskränker dess tillämplighet på ett sätt som möjligen skulle kunna komma att visa sig olämpligt. Vidare anmärker delgationen, att *sjukvårdspersonal* enligt konventionen finge undantagas endast under förutsättning att den uteslutande användes till sjukvårdstjänst. Med hänsyn till att det å stora passagerarfartyg möjligen kan förekomma vanlig telefonanläggning med central, finner delegationen ordet »*telefonist*» böra i överensstämmelse med konventionens uttryckssätt ändras till »radiotelefonist». Delegationen anmärker ytterligare, att undantagsbestämmelsen rörande *kronans fartyg* icke såsom sådan vore överensstämmande med konventionen, som i art. 1: 1 uttryckligen angåve, att den skulle äga tillämpning å fartyg i allmän eller

enskild ägo; ej ens med tillägg av bestämmelse motsvarande 1 § i gällande förordning med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen skulle undantaget vara fullt konventionsenligt. Med hänsyn härtill och till den internationella kontrollen syntes det delegationen lämpligt, att undantaget för kronans fartyg begränsades till att gälla allenast sådant kronan tillhörigt fartyg som icke användes till befordran av gods eller passagerare. Slutligen ifrågasätter delegationen, huruvida ämbetsverkens ändringsförslag i fråga om undantaget för *segelfartyg och motorsegelfartyg*, såsom helhet betraktat, kunde anses fullt tillfredsställande, men framhåller, att frågan härom emellertid med hänsyn till de »rena» segelfartygens numera obetydliga antal knappast torde äga någon praktisk betydelse.

Departementschefen. Vad ämbetsverken anfört 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 legat till grund för det i allmänna arbetstidslagen stadgade undantaget för befattningshavare i överordnad ställning, såsom förmän, verkmästare och andra arbetsledare. Ehuru jag väl funnit mig böra ifrågasätta lämpligheten av att i en principiell fråga, sådan som den förevarande, göra någon skillnad mellan konventionsfart och inskränktare fart, har jag dock med hänsyn till det relativt betydande antalet fartyg som nyttjas i den inskränktare farten, samt den praktiska betydelse saken för den skull kan äga för östersjöfarten och den inrikes sjöfarten i övrigt, funnit mig böra biträda ämbetsverkens förslag.

Lämpligheten härav har jag funnit bestyrkt av det sätt varpå förste styrmans löneförhållanden reglerats i nyligen träffat kollektivavtal, gällande för huvuddelen av kusttrafiken och innefattande lönetariffer som för förste styrmans vidkommande fastställts under hänsynstagande till en genomsnittligt beräknad mängd övertidsarbete, för vilket ersättning ingår i den fasta månadslönen. Som denna avtalsordning, vilken formellt icke låter sig förena med den blivande sjöarbetstidslagens bestämmelser, i och för sig torde anses innebära en förhållandevis tillfredsställande lösning, föreligger numera än mindre anledning att i här avhandlade hänseende förfara annorledes än ämbetsverken föreslagit.

Likaledes har jag upptagit ämbetsverkens förslag att genom snävare formulering av undantaget beträffande *annan person som för befäl över avdelning av fartyget* tillmötesgå de önskemål som framställts från de anställdas sida. Genom den av ämbetsverken föreslagna formuleringen »föreståndare för intendenturavdelningen», som av mig underkastats allenast en terminologisk justering, bör det vara fullt klart, att med ifrågavarande undantagsbestämmelse avses allenast intendent, chefsstewart eller person i liknande ställning, som verkligen innehar chefsskap över intendentur- eller ekonomiavdelningen i dess helhet och ej blott underavdelning därav. För att vinna överensstämmelse med föreliggande danska och finska förslag har jag på tillskyndan av det nordiska expertmötet i Köpenhamn låtit undantaget gälla

föreståndare för ekonomiavdelningen jämväl å andra fartyg än passagerarfartyg, vilket jag anser vara principiellt riktigt och särskilt påkallat i fråga om större fartyg som utan att vara passagerarfartyg i egentlig mening, d. v. s. försedda med passagerarfartygscertifikat, föra ett begränsat antal passagerare. Uttrycket »ekonomiavdelningen» har jag infört i analogi med begreppet »ekonomipersonal» i 2 § 1 mom., vilken ändring jag senare skall beröra.

Vad socialpolitiska delegationen anmärkt rörande avfattningen av undantagsbestämmelserna beträffande *sjukvårdspersonal* och *telefonist* har jag funnit vara riktigt. Undantaget för sjukvårdspersonal bör sålunda allenast avse uteslutande för sjukvård anställd person, och uttrycket »telefonist» bör ersättas med »radiotelefonist»; i analogi härmed bör termen »*radiotelegrafist*» införas i lagen i stället för enbart ordet »telegrafist». Jämväl senare paragrafer där sistnämnda två termer förekomma (4, 7 och 12 §§) böra ändras i överensstämmelse med det nu sagda.

Vidkommande den av Sveriges radiotelegrafistförening väckta frågan om *yrkestelegrafisternas* inordnande under lagen, får jag erinra om att detta spörsmål, såsom ämbetsverken framhållit, gjorts till föremål för ingående prövning i samband med förarbetena till 1934 års lagförslag. För egen del ansluter jag mig till den av min företrädare i ämbetet uttalade uppfattning som av ämbetsverken åberopats, och jag finner så mycket mindre anledning att nu föreslå någon reglering i lag av yrkestelegrafisternas arbetstid, som det, på sätt ämbetsverken antytt, torde kunna befaras att därigenom skulle vållas inskränkningar i den trådlösa kommunikationen med fartygen, till nackdel i vissa fall även för besättningarna.

De svårigheter som göra sig gällande beträffande begränsningen av *uppassarpersonalens* arbetstid, torde, såsom ämbetsverken föreslagit, föranleda bibehållande av undantag för dylik personal, såvitt angår inskränktare fart än konventionsfart. Dock finner jag undantaget, efter mönster av motsvarande stadgande i allmänna arbetstidslagen (1 § k), böra inskränkas till att avse person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjänande.

Beträffande undantaget för *redares familjemedlem,* som av hänsyn till konventionsförslagets avfattning begränsats till inskränktare fart än konventionsfart, får jag erinra om att liknande undantag förekomma såväl i arbetarskyddslagen som i allmänna arbetstidslagen, samt att begreppet familjemedlem i nämnda lagar anses äga relativt vidsträckt innebörd och sålunda omfatta jämväl avlägsnare släktingar och till och med oskylda personer, såsom fosterbarn och myndlingar, när de leva i gemensamt bo med arbetsgivaren och tillhöra hans hushåll. En tolkning av liknande innebörd torde få förutsättas äga tillämpning beträffande uttrycket »person tillhörande redarens familj».

Vad härefter angår *kronans fartyg* skulle det visserligen ur internationell kontrollsynpunkt kunna befinnas lämpligare att, såsom socialpolitiska delegationen ifrågasatt, begränsa undantaget till allenast sådana fartyg i allmän ägo som icke nyttjas till befordran av gods eller passagerare. I så

fall skulle lagen emellertid bliva tillämplig å bl. a. statens järnvägars ångfärjor, vilket icke torde vara att anbefalla, enär regleringen av arbetstidsförhållandena ombord å dessa fartyg kräver specialbestämmelser, som hittills åvägabragts genom särskild författning utfärdad i anslutning till tillämpningsförordningen. Den reglering som därigenom åstadkommits är i vissa hänseenden förmånligare för de anställda än den som skulle följa av en direkt tillämpning av gällande lag; å andra sidan avviker den i vissa avseenden från lagens bestämmelser. De förhållanden som hittills föranlett särskild reglering av arbetstidsförhållandena inom denna gren av statens kommunikationer, torde motivera bibehållande i fortsättningen av samma ordning vad den författningsmässiga sidan angår. Det faller av sig självt att Kungl. Maj:t, i händelse av ratificering av arbetstids- och bemanningskonventionen, kommer att tillse att dess bestämmelser varda vederbörligen iakttagna jämväl i vad angår statens egna fartyg, oavsett huruvida reglerna härom utfärdas i form av lag eller administrativ författning eller i annan ordning.

I anledning av förslag vid det nordiska expertmötet i Köpenhamn har jag för tydlighetens skull i undantagsklausulen beträffande isbrytare- eller bärgningsfartyg upptagit jämväl »*räddningsfartyg*».

Vidkommande *ifrågasatt utsträckning av sjöarbetstidslagens tillämpning* till fartyg som för närvarande äro därifrån undantagna, har jag, efter prövning av de förslag som i sådant hänseende från skilda håll framkommit, anslutit mig till ämbetsverkens mening härutinnan. Jag har visserligen ej varit främmande för tanken att, på sätt i sakkunnigförslaget skett, likställa motorsegelfartyg med andra maskindrivna fartyg, eller att åtminstone genom en övergångsbestämmelse inskränka undantaget beträffande motorsegelfartyg under 100 bruttoton till existerande fartyg. Vid närmare övervägande har jag emellertid funnit förhållandena inom denna gren av sjöfarten med dess små och i allmänhet ekonomiskt föga bärkraftiga fartygsenheter, bemannade i regel med allenast några få man, över huvud taget mindre lämpade för sådan reglering varom här är fråga, och jag har härvid jämväl tagit hänsyn till förefintligheten av liknande skäl och omständigheter som de vilka i fråga om den allmänna arbetstidslagen föranlett undantagande av smärre företag (med högst 4 arbetare).

I övriga berörda frågor angående undantagsklausulerna i sakkunnigförslaget ansluter jag mig till den mening som uttalats av ämbetsverken.

3 mom. (dispensklausul).

Enligt *gällande lag* må Kungl. Maj:t eller den myndighet åt vilken Kungl. Maj:t uppdragit beslutanderätten därutinnan, när synnerliga skäl därtill äro, medgiva undantag från sjöarbetstidslagen utöver vad i 1 § 2 mom. sägs.

Detta stadgande, som föranlett utfärdande av särskilda föreskrifter (se 2 § förordningen den 13 juli 1926 (nr 399) med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen) rörande handhavandet av dispensinstitutet, återfinnes i *sakkunnigförslaget* utan annan ändring än den att dispensrätten, med hänsyn till förutsatt ratificering av konventionsförslaget, inskränkts ge-

nom föreskrift om iakttagande av konventionsbestämmelserna, vilket alltså, såvitt angår fartyg varå berörda bestämmelser äro tillämpliga, innebär hinder för dispensering, sedan konventionen trätt i kraft, i den mån konventionsförslaget icke uttryckligen tillåter de enskilda regeringarna att göra avvikelser från konventionsnormerna.

Gentemot förevarande stadgande hava erinringar i sak icke framkommit från annat håll än *Svenska maskinbefälsförbundet,* som föreslagit att dispensrättens utövande skulle förbehållas Kungl. Maj:t. Därjämte har *socialpolitiska delegationen* beträffande avfattningen av hänvisningen till konventionsbestämmelserna påpekat, att internationella arbetskonferensen den 24 oktober 1936 endast antagit ett *förslag* till konvention, vilket eventuellt borde komma till uttryck i beteckningen å konventionen, som dessutom borde angiva att den tillkommit genom internationella arbetsorganisationen; delegationen har för den skull föreslagit följande alternativa lydelser: »den såsom förslag av internationella arbetskonferensen den 24 oktober 1936 antagna konventionen angående arbetstid å fartyg och bemanning» eller »internationella arbetsorganisationens konvention angående arbetstid å fartyg och bemanning».

Departementschefen.

Att betaga Kungl. Maj:t rätten att åt underordnad myndighet uppdraga att i vissa hänseenden utöva beslutanderätten i dispensfrågor, synes mig icke lämpligt. Jag vill i detta sammanhang erinra om att dispensärenden såväl enligt hittills gällande bestämmelser (se tillämpningsförordningens 4 §) som enligt konventionen skola handläggas i samråd med representanter för de intresserade parterna.

Beträffande hänvisningen till konventionsbestämmelserna har vid det nordiska expertmötet i Köpenhamn anmärkts, dels att förekomsten av en sådan hänvisning syntes kunna vålla den oriktiga föreställningen att konventionens innehåll skulle vara normerande vid dispensgivningen jämväl innan konventionen blivit internationellt och för vederbörande land gällande, och dels att det efter dylikt förhållandes inträdande vore självfallet att de statliga myndigheter som skulle omhänderhava dispensväsendet komme att iakttaga de internationella förpliktelser konventionen medförde. För de andra ländernas vidkommande torde hänvisning av ifrågavarande art för den skull icke komma att upptagas i lagtexten. Vad den första invändningen beträffar torde missförstånd av befarat slag väl kunna undanröjas genom att hänvisningen erhölle en något utförligare avfattning, angivande att konventionens bestämmelser skulle iakttagas vid dispensgivning först sedan konventionen blivit gällande för Sverige och allenast så länge detta vore fallet. Vidare kunde det möjligen av internationella hänsyn synas önskvärt att i lagtexten gåves tydligt uttryck för dispensrättens begränsning genom konventionen, vilket skett i vissa andra författningar som tillkommit i och för tillämpning av internationella konventionsbestämmelser. I syfte att befordra enhetligheten i de nordiska sjöarbetstidslagarna har jag emellertid ansett mig böra beakta de gjorda invändningarna, och får sålunda föreslå, att den i sakkunnigförslaget förekom-

mande erinringen om konventionens iakttagande vid dispensgivningen uteslutes.

2 §. *Definitioner m. m.*

1 mom.

Detta moment innehåller i *gällande lag* definitioner å begreppen skeppstjänst, sjöman, oavbruten gång, helgdag, oceanfart och nordsjöfart.

I *sakkunnigförslaget* hava definitionerna å de tre förstnämnda begreppen bibehållits oförändrade; i definitionen å begreppet helgdag har vidtagits en formell ändring, hämtad från det med propositionen nr 240/1934 framlagda lagförslaget; definitionerna å fartbegreppen hava ersatts med en ny definition å allenast nordsjöfart, avfattad i saklig överensstämmelse med motsvarande föreskrifter i 1934 års lagförslag, vilket i sin tur avsåg att åvägabringa överensstämmelse med vederbörande fartbestämningar i förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning; i likhet med 1934 års lagförslag upptager sakkunnigförslaget vidare definitioner å begreppen kökspersonal, dagman och passagerarfartyg; slutligen hava nya definitioner tillkommit å begreppen styrman, maskinist och dygn.

Sveriges redareförening har avstyrkt den föreslagna ändringen beträffande *fartbegreppen,* varigenom området för östersjöfart undergått en inskränkning som skulle förhindra fartyg att vid resor från östersjöhamnar till hamnar mellan Cuxhaven och Texel eller omvänt begagna sig av föreskrifterna rörande närtrafik.

I samband därmed har redareföreningen påtalat i sakkunnigförslaget tillsyneskommen underlåtenhet att utnyttja de möjligheter till lättnader som konventionsförslaget i skilda avseenden lämnat rum för, och vilka föreningen hemställer att man måtte begagna sig av.

Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening har ifrågasatt, huruvida icke definitionen å begreppet *dagman* borde inskränkas till att avse allenast sjöman å fartyg med vaktindelning.

Sveriges segelfartygsförening har beträffande definition å begreppet *nordsjöfart* föreslagit att gränsen mellan nordsjö- och östersjöfart måtte ändras till linjen Texel—Esbjerg, Hanstholmen—Lindesnäs samt utefter kusten till Bergen.

Svenska maskinbefälsförbundet har efterlyst definition å begreppet *indikerad hästkraft,* vilket å fartyg med vaktindelning såväl i gällande lag som i sakkunnigförslaget i vissa fall ligger till grund för arbetstidsregleringen för maskinpersonalen, nämligen dels beträffande koleldares arbetstid, och dels indirekt beträffande maskinisternas arbetstid.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava beträffande innehållet i 2 § 1 mom. föreslagit dels vissa jämkningar i fråga om sakkunnigförslagets definitioner å begreppen »passagerarfartyg» och »dygn», dels införande av definition å begreppet »maskinstyrka», dels ock komplettering av fartdefinitionen genom tillägg avsett att klargöra de fall då en resa berör mer än ett fartområde. I dessa ämnen anföra ämbetsverken följande:

»Särskilt för att fartygsbefälhavaren ej skall för lagens efterlevnad behöva ingå på bedömande av huruvida fartyg, som är försett med passagerarfartygscertifikat, även vid nyttjande under olika förhållanden behöver enligt tillsynslagen vara försett med dylikt certifikat, torde definitionen å *passagerarfartyg* böra, i anslutning till motsvarande definition i 5 § byggnadsförordningen, ändras så, att till passagerarfartyg hänföres varje fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat.

Maskinbefälsförbundet har yrkat, att definition å fartygs *maskinstyrka* intages i en blivande lag. Ämbetsverken anse det för sin del lämpligast, att i lagen anges, huruvida maskinstyrkan uttryckt i hästkrafter skall beräknas vid normal gång på last eller vid högsta kraftutveckling. Ämbetsverken finna det förra alternativet vara det riktiga. Fastställandet av närmare regler för beräkningen, vilka regler äro av rent teknisk natur, torde i varje fall böra uppdragas åt Kommerskollegium. Ämbetsverken föreslå, att bestämmelse i enlighet härmed intages i momentet.

Beträffande definitionen av begreppet »*dygn*» föreslå ämbetsverken viss förenkling, som ej innebär ändring i sak.

Från vissa håll har föreslagits ändring av definitionen å begreppet »*nordsjöfart*». Med hänsyn till angelägenheten av att vinna överensstämmelse med motsvarande definition i 4 § byggnadsförordningen och § 2 befälsförordningen, finna sig emellertid ämbetsverken icke böra förorda någon ändring av den föreslagna definitionen. Till definitionen torde emellertid, i viss anslutning till vad nämnda författningsrum innehålla, böra fogas bestämmelse i syfte, att hela farten under resa, som sträcker sig å ömse sidor om någon av de för nordsjöfart fastställda gränserna, i regel måtte bestämmas med hänsyn till det från svenskt land längst bort belägna, i resan ingående farvatten. Denna bestämmelse torde dock, bl. a. för att lämna möjlighet till sådan ökning av arbetstiden, som må erfordras för beredande av semester åt sjöfolket i svenska hamnar, böra modifieras i fråga om färder i vissa närbelägna farvatten. Ämbetsverken föreslå, att stadgande av ovanberört innehåll införes i blivande lag.»

Socialpolitiska delegationen har beträffande definitionen å begreppet »*oavbruten gång*» av formella skäl förslagit följande ändrade lydelse »färdsätt kännetecknat därav att land icke angöres eller etc.»

Departementschefen.

Beträffande de föreslagna definitionerna biträder jag sakkunnigförslaget med däri av ämbetsverken och socialpolitiska delegationen förordade ändringar och tillägg utom i två fall. Det ena avser det av ämbetsverken föreslagna *tillägget till fartdefinitionen,* i vilket jag föreslår uteslutning av andra meningen, innebärande undantag, såvitt angår färd mellan östersjö-hamnar, från regeln att fartyget under hela resan skall anses nyttjat i den fart som bestämmes av det från svenskt land längst bort belägna i resan ingående farvattnet. Undantaget, vilket, enligt vad jag erfarit, rönt invändningar från de ombordanställdas sida, kommer att förlora sin huvudsakliga betydelse vid genomförande av vissa ändringar beträffande de materiella arbetstidsreglerna, som jag ärnar föreslå vid behandlingen av 4 §, och torde för den skull lämpligen kunna utgå ur lagtexten.

Den andra av mig åsyftade avvikelsen från ämbetsverkens förslag gäller definitionen å begreppet »*maskinstyrka*». Denna fråga sammanhänger med

ett spörsmål som nyligen dragits under Kungl. Maj:ts prövning genom besvär av svenska maskinbefälsförbundet över ett av kommerskollegium genom kungörelse den 1 februari 1937 tillkännagivet förordnande angående sättet för beräknande, i och för tillämpningen av befälsförordningen den 12 juni 1936, av fartygs maskinstyrka. Sedan kollegium avgivit yttrande över besvären, har frågan, i syfte att om möjligt vinna enhetlig lösning av detta tekniska spörsmål, vilket i vissa gränsfall kan få avgörande betydelse bl. a. för maskinisternas antal och arbetstid, genom min försorg hänskjutits till prövning av experter i samband med de nordiska överläggningar som ägt rum i höst. Slutgiltigt resultat av expertprövningen föreligger ännu icke. Hurudant detta än utfaller, synes mig riktigast att ej i lagen införa den av ämbetsverken föreslagna definitionen å begreppet »maskinstyrka», vilken blott angiver en huvudprincip beträffande sättet för beräknande av maskinstyrkan, men icke uttömmande angiver detta. Med hänsyn till sakens strängt tekniska natur torde det vara lämpligast att den regleras i den ordning befälsförordningen anvisar. Jag förutsätter såsom självfallet, att ett fartygs maskinstyrka, oavsett huru den beräknas, skall anses vara densamma vare sig fråga är om tillämpning av befälsförordningen eller saken gäller arbetstidsregleringen.

I anledning av förslag vid det nordiska expertmötet i Köpenhamn har jag utbytt det i förslagen förekommande uttrycket »köks- och intendenturpersonalen» mot den kortare benämningen »*ekonomipersonalen*», vars sakliga innebörd definieras på samma sätt som förstnämnda uttryck; denna ändring har föranlett den förut omförmälda ändringen av »intendenturavdelningen» till »ekonomiavdelningen» (1 § 2 mom.), och medför motsvarande förändringar i vederbörande lagrum i övrigt (4, 6—9 §§).

Slutligen får jag, i anledning av den ifrågasatta inskränkningen av definitionen å begreppet »*dagman*» att gälla allenast för fartyg med vaktindelning, till undvikande av missförstånd anmärka, att särskilda bestämmelser rörande dagmännens arbetstid visserligen blott förekomma i andra kapitlet rörande ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik, å vilka vaktindelning förutsättes i regel förekomma till sjöss, medan begreppet dagman saknar användning i tredje kapitlet angående ordinarie arbetstid i närtrafik; som emellertid i sistnämnda kapitel icke gjorts någon skillnad mellan dagmän och vaktindelad personal, där sådan tilläventyrs förekommer, torde den ifrågasatta distinktionen sakna betydelse.

2 mom. (undantag vid beräkning av arbetstid).

Enligt *gällande lag* skola vid beräknande av arbetstid undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt det varar minst en timme.

I *sakkunnigförslaget* har, med 1934 års lagförslag såsom förebild, för avdrag av annat uppehåll än måltidsrast uppställts det villkor att sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen; omvänt betyder detta, att varje uppehåll varunder sjömannen måste kvarstan-

na i beredskap å arbetsplatsen (*»stand by»*) skall inräknas i arbetstiden, vilket hittills icke skett i fall uppehållet uppgått till föreskriven längd av en timme. Beträffande utsträckningen av den tid uppehåll i övrigt skall vara för att icke inräknas i arbetstiden, företer sakkunnigförslaget den skiljaktighet från gällande lag, att längden för avdragsgillt uppehåll minskats till en halv timme. Ett ändringsförslag av enahanda innebörd var, såvitt angår närtrafik, upptaget jämväl i 1934 års proposition.

I här berörda fråga, som under förarbetena till 1934 års lagförslag varit föremål för ingående prövning, hava *kommerskollegium och socialstyrelsen,* efter redovisning av de intresserade parternas synpunkter, förordat den lösning som från Kungl. Maj:ts sida föreslogs i 1934 års proposition; ämbetsverkens yttrande i denna del är av följande lydelse:

»I fråga om detta moment innebär lagförslaget den avvikelse från nu gällande lag, att annat uppehåll i skeppstjänsten än måltidsrast, för att få undantagas vid arbetstidens beräknande, enligt lagförslaget icke skulle behöva uppgå till mer än en halv timme i stället för såsom nu är fallet en timme. För att undantaget skall få tillämpas uppställer lagförslaget emellertid den i nuvarande lag ej angivna fordran, att sjömannen under uppehållet skall enligt förmans besked få avlägsna sig från arbetsplatsen.

Utbytet av en timme mot en halv timme har rönt bifall hos redarerepresentanterna. Särskilt har det framhållits, att denna ändring städse varit behövlig för närtrafiken med dess många för däcksmanskapet uppkommande fristunder av ej fullt en timmes varaktighet mellan angöringsstationerna. Från de anställdas sida har ändringen däremot framkallat anmärkningar, och det har från manskapshåll t. o. m. yrkats, att längre tid än en timme skall fordras för att uppehållet skall få frånräknas arbetstiden.

Ämbetsverken kunna för sin del ej finna annat än att skäl tala för att det ifrågasatta utbytet av en timme mot en halv timme kommer till stånd. Då ett dylikt utbyte emellertid måste betecknas såsom en försämring för personalen, anse ämbetsverken det önskvärt, att utbytet endast äger rum i fråga om sådan trafik, där behov därav särskilt föreligger. Ämbetsverken föreslå för den skull, att utbytet, i anslutning till vad proposition nr 240 till 1934 års riksdag därom innehöll, begränsas till att avse fartyg i närtrafik.

Beträffande uttrycket, *'arbetsplats'*, har i en del av de inkomna yttrandena anmärkts, att viss otydlighet vidlåder detsamma, i det att 'arbetsplatsen' kan betyda antingen hela fartyget eller den del av fartyget, varest arbete för tillfället pågår. Ämbetsverken anse för sin del, att ifrågavarande uttryck otvetydigt avser den del av fartyget, varest arbetet utföres, och icke fartyget såsom sådant. Ämbetsverken finna för den skull icke anledning föreslå någon ändring härvidlag.»

Lika med ämbetsverken finner jag den lösning som föreslogs i 1934 års proposition vara att förorda såsom innebärande ett skäligt tillgodoseende av båda parternas önskemål. *Departementschefen.*

2 kap. Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i fjärrtrafik.

Med detta avsnitt begynna de materiella stadganden som innehålla den egentliga arbetstidsregleringen. De äro fördelade på tre kapitel, av vilka det

första avser ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik, varmed menas i utgående sjöfart nyttjade fartyg, å vilka vaktindelning förutsättes regelmässigt komma till användning, det andra ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik, d. v. s. lokaltrafik och liknande, och det tredje för båda dessa slag av fartyg gemensamma regler rörande säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst samt övertidsarbete. I sakkunnigförslaget har vidare, systematiskt sett, genom vissa bestämmelser i andra och fjärde kapitlen skapats en skillnad mellan fartyg som nyttjas i fart varå konventionsförslaget ovillkorligen äger tillämpning (konventionsfart), respektive i sådan mera inskränkt, med brittisk s. k. home-trade jämförlig fart, inom vilken arbetstidsregleringen i viss utsträckning lämnats åt vederbörande lands egna myndigheter, en skillnad som för övrigt kommit till synes redan i vissa förut behandlade stadganden i första kapitlet.

Jag torde i detta sammanhang jämväl få erinra om några av de faktiska förhållanden som utgöra grunden för den lagtekniska behandlingen av ämnet i systematiskt hänseende. Till att börja med har man att beakta de skilda förhållanden som råda ombord å ett fartyg medan detta befinner sig till sjöss, i hamn, resp. under ankomst eller avgång, och detta har, såvitt angår fjärrtrafiken, föranlett uppställande av olika lagregler rörande den ordinarie arbetstiden, alltefter den av angivna positioner vari fartyget befinner sig. Vidare äro arbetsförhållandena olika på däck och i maskinavdelningen, ävensom för vaktindelad personal, resp. för dagmän och köks- eller intendenturpersonal, vilket i sin tur föranlett särskilda regler för dessa olika personalkategorier. Sedvanemässig skillnad mellan arbete å söcken- och helgdag har liksom i gällande lag kommit till uttryck i lagförslaget.

Arbetstidsregleringen har i lagen genomförts med tillämpning av tre olika metoder, nämligen dels begränsning av arbetstidens längd, dels inskränkning med avseende å arten av den skeppstjänst som under olika omständigheter må utföras såsom ordinarie arbete, dels ock fastställande av tid på dygnet varunder ordinarie arbete må förekomma, d. v. s. regler för arbetstidens förläggning.

Den systematiska skillnaden mellan ordinarie arbete, säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst samt övertidsarbete är den, att ordinarie arbete utgöres av skeppstjänst som i viss begränsad utsträckning må åläggas sjöman utan särskild ersättning, medan säkerhetstjänst (och därmed av skilda anledningar likställd skeppstjänst) utgöres av arbete som, oberoende av den för ordinarie arbetstid föreskrivna begränsningen må åläggas sjöman utan att denne därigenom blir berättigad till ersättning enligt sjöarbetstidslagen; övertidsarbete slutligen är skeppstjänst som, utöver vad som är tillåtet enligt reglerna för ordinarie arbetstid, må mot särskild ersättning åläggas sjöman.

3 §. *Fjärrtrafikens omfattning.*

I *gällande* lag utsäges i denna paragraf, att i andra kapitlet meddelade föreskrifter avse sjöman å fartyg som nyttjas å resa vilken under vanliga förhål-

landen kräver mer än tolv timmars oavbruten gång. Därtill ansluter sig en föreskrift av innehåll, att skeppstjänsten till sjöss å dylik resa skall vara indelad i vakter eller skift på allmänt brukligt sätt.

Beträffande kapitlets tillämpningsområde, vilket i förslagen är liktydigt med fjärrtrafikens omfattning, ansluter sig *sakkunnigförslaget* till 1934 års lagförslag, i det att *fjärrtrafiken* angives såsom fart vari ingår resa som under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång, en bestämning som formellt, men ej i sak, skiljer sig från gällande lag. Dennas stadgande om *vaktindelning* har upptagits i sakkunnigförslaget med allenast en formell avvikelse från den äldre ordalydelsen.

Svenska sjöfolksförbundet har i sitt yttrande uppehållit sig vid frågan om innebörden av begreppet »vakter på allmänt brukligt sätt» och därvid återupptagit ett under tidigare utredningar gjort yrkande att *stationsvaktsystemet* icke måtte godkännas såsom laga vaktindelning. I sådant syfte har förbundet föreslagit att med begreppet vakter skulle förstås regelbundet omväxlande perioder av arbetstid och minst två timmars fritid.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hålla före, att stadgandet om *vaktindelning på allmänt brukligt sätt* har föga praktiskt värde, och hava föreslagit att det måtte uteslutas ur lagen. Ämbetsverken anföra härutinnan följande:

»Detta stadgandes tillämpningsområde omfattar endast sådana sjömän, vilkas ordinarie arbetstid till sjöss är vaktindelad och alltså regleras enligt 4 §. Gränserna för tillämpningsområdet äro synnerligen vaga, alldenstund föreskrift saknas om vilka sjömän som skola vara vaktindelade. Innebörden av uttrycket vaktindelning på allmänt brukligt sätt är i och för sig även ganska vag, i betraktande av de olika vaktsystem i skilda farter, som kunna inrymmas i begreppet. Stadgandets betydelse får därför anses vara ganska ringa. Ett närmare preciserande av stadgandets innebörd skulle medföra så vidlyftiga detaljföreskrifter, att det ej gärna kan ifrågasättas, att de skola inrymmas i lagen. Det lärer för övrigt aldrig ifrågasatts att anordna i 4 § avsedd vaktindelning på annat sätt än som är allmänt brukligt. Under dessa förhållanden synes stadgandet i 3 § om vaktindelning på allmänt brukligt sätt kunna uteslutas ur lagen.»

Till denna mening ansluter sig *socialpolitiska delegationen,* som finner uteslutningen av stadgandet i andra stycket av 3 § i sakkunnigförslaget vara förmånlig ur synpunkten av lagstiftningens överensstämmelse med konventionsförslaget.

Departementschefen.

Från de ombordanställdas sida hava, enligt vad jag erfarit, yppats farhågor för oförutsedda verkningar av den föreslagna uteslutningen av nyssberörda stadgande om *vakthållning till sjöss.* En närmare granskning av lagförslaget, sådant det av mig förordas, visar emellertid att stadgandet utan olägenhet kan undvaras, enär frågan om vakthållning i verkligheten kommer att regleras av bestämmelserna rörande arbetstiden till sjöss i följande paragrafer. Vad den egentliga besättningen angår har arbetsledningen att välja på 4 och 5 §§, av vilka den förra reglerar arbetstiden för vaktindelad perso-

nal, och den senare arbetstiden för dagmän. Underlåtes vaktindelning, står endast den senare paragrafen till buds med dess begränsning av arbetstiden till 8 timmar, förlagda mellan kl. 6 och kl. 20 på dagen. Som en arbetsordning enligt detta alternativ uppenbarligen icke kan för besättningen i dess helhet förekomma till sjöss å fartyg i fjärrtrafik, väljes naturligen vaktindelning och därmed följande möjlighet för arbetets ordnande i enlighet med reglerna i 4 §, vilka innebära indelning i två, resp. tre vakter, alltefter det för vederbörande personalkategori gällande maximum av 12, resp. 8 timmar för dygn räknat. Typen för själva vaktsystemet torde fortfarande såsom hittills få överlämnas åt arbetsledningen att välja efter praxis och sjömansbruk. Jag ansluter mig sålunda till ämbetsverkens förslag, och förordar uteslutning av stadgandet om vakthållning.

I övrigt föranleder avfattningen av 3 § i sakkunnigförslaget ingen annan erinran från min sida, än att jag i detta sammanhang vill hava framhållit, att det icke må anses tillåtet att å ett och samma fartyg samtidigt tillämpa 2 och 3 kapitlens bestämmelser för olika kategorier av besättningen. Ej heller må ett fartyg, då det nyttjas i fjärrtrafik, tillfälligtvis anses gå i närtrafik, även om de faktiska omständigheterna skulle kunna anses utgöra förutsättning för tillämpning av 9 §.

4 §. *Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad däcks- och maskinpersonal m. m.*

Enligt *gällande lag* utgör den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad personal högst 12 timmar för dygn, med hänsyn till växlingen i vissa vaktsystem uttryckt genom begränsning till 24 timmar för två dygn i följd. Denna maximitid, som avser samtliga besättningskategorier, gäller dock generellt endast för däcksmanskap. För styrmän och maskinister må ordinarie arbetstid i genomsnitt icke överstiga 9, respektive 8 timmar för dygn, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän, respektive maskinister uppgår till tre. 8-timmarsdagen gäller under motsvarande förutsättning jämväl beträffande kollämpare och oljeeldare; för motormän och smörjare skall 8-timmarsprincipen tillämpas, där denna gäller för maskinisternas del samt motormännens, respektive smörjarnas eget antal så medger, d. v. s. om det utgör minst tre. För koleldare utgör ordinarie arbetstid 8 timmar på alla fartyg i oceanfart samt i övrigt på fartyg med viss större maskinstyrka (250 indikerade hästkrafter i nordsjöfart och 600 indikerade hästkrafter i inskränktare fart), därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än tjugofyra timmars gång. Därjämte är det ordinarie arbetet på helgdag till sin art inskränkt till sådant som erfordras för fartygets drift och handhavande samt vissa smärre sysslor, såsom lättare rengöring.

Sakkunnigförslaget, vilket såsom förut nämnts vilar på konventionsförslaget, överensstämmer i princip med 1934 års lagförslag; dess innebörd är följande: Såsom allmän begränsning för den vaktindelade däcks- och maskinpersonalens ordinarie arbetstid till sjöss gäller såsom hittills 24 timmar

för två dygn i följd. 8-timmarsprincipen har uppställts såsom norm för såväl däcks- som maskinbefäl, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet inom vederbörande kategori uppgår till minst tre (punkt a och b), och vidare (punkt c) för däcksmanskap å fartyg med större bruttodräktighet än 2,000 ton, statt i nordsjö eller vidsträcktare fart (konventionsfart), ävensom (punkt d) för allt maskinmanskap å fartyg med större bruttodräktighet än 700 ton, samt slutligen (punkt e) för koleldare även å mindre fartyg i samma utsträckning som hittills. För styrmännens vidkommande upptager förslaget, i likhet med 1934 års lagförslag, vid tjänstgöring i tre vakter (d. v. s. i fall som avses i punkt a) en extratimme per dag för observations- och expeditionsgöromål, vilken tid, enligt sakkunnigförslaget, i fråga om trevaktindelade styrmanstelegrafister 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. En annan nyhet i sakkunnigförslaget utgöres av ett från konventionsförslaget hämtat stadgande om tillfällig ökning av trevaktindelade styrmäns ordinarie arbetstid med högst 4 timmar om dygnet (d. v. s. innebärande möjlighet till övergång till tvåvaktindelning), för den händelse befälhavaren prövar nödigt dubblera befälsvakten på kommandobryggan. Helgdagsarbetet är i sakkunnigförslaget begränsat såsom hittills — d. v. s. till, förutom lättare rengöring och förplägnadsarbete, arbete som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering och navigering — med ett från 1934 års lagförslag hämtat tillägg beträffande sådant med sistnämnda slags skeppstjänst förbundet arbete som ej tål uppskov. Därjämte har ett i nuvarande lags 13 § förekommande stadgande om askhissning liksom i 1934 års lagförslag överflyttats till förevarande 4 §; det innebär att askhissning må såsom ordinarie arbete åläggas maskinmanskapet utom vakterna.

Gentemot denna del av sakkunnigförslaget, som liksom motsvarande stadganden i 1934 års lagförslag innefattar flera av de viktigaste lagstiftningsreformerna, hava åtskilliga invändningar framkommit. Medan man å redarehåll rest invändning mot varje utsträckning av 8-timmarsprincipen och särskilt motsatt sig dess tillämpning beträffande däcksmanskapet, anse de anställdas representanter i allmänhet, att sakkunnigförslaget — ehuru detta i huvudsak ansluter sig till konventionsförslaget — icke är tillräckligt vittgående, och från detta håll yrkas undantagslös tillämpning av 8-timmarsprincipen å alla fartyg, oavsett storlek och fart, beträffande samtliga manskapskategorier.

Sveriges redareförening åberopar vad föreningen, på sätt av den föregående redogörelsen framgått, i mera allmänt sammanhang yttrat rörande den föreslagna reformeringen av den svenska lagstiftningen, och anför vidare följande, därvid föreningen till en början hänför sig till de i sakkunnigförslaget under punkt a)—e) upptagna specialstadganden som avse 8-timmarsprincipens tillämpning:

»*Mom. a.* Styrmannens arbetstid har i förslaget nedskurits med en timme; dock skall han utöver ordinarie vakttjänst vara skyldig att utföra nautiska

och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål under ytterligare högst 1 timme om dygnet. I de fall 3 styrmän skola finnas, bör en arbetstid motsvarande 18 timmar under två på varandra följande dygn bibehållas, ty det är nödvändigt, att styrmannen jämväl under den ifrågavarande tiden av 1 timme tages i anspråk för arbete av annan än nu nämnd art, såsom tillsyn av lasten, kontroll över att fartyget är läns, att rörledningarna äro i ordning, att luckorna äro väl täckta och att i övrigt allt å däck befinner sig i vederbörligt skick.

Mom. b. Jämväl maskinisten bör erhålla en arbetstid, som motsvarar 18 timmar under två på varandra följande dygn, i de fall 3 maskinister skola finnas. Ur säkerhetsynpunkt är en ökad arbetstid av 1 timme per dygn i många fall behövlig. Därjämte kan den ifrågavarande tiden vara erforderlig för förande av maskindagböcker, upprättande av rapporter, inspektion av fartygets maskinerier, länsledningar m. m.

Jämlikt *mom. c.* har 8-timmarsdag föreslagits skola bliva gällande för däcksmanskapet å alla fartyg över 2,000 bruttoton, som gå i nordsjö- eller vidsträcktare fart. Under åberopande av de under de allmänna erinringarna anförda skälen måste föreningen motsätta sig den sålunda förkortade arbetstiden. I övrigt må bringas i erinran den bristande överensstämmelse, som är rådande mellan de i England antagna föreskrifterna och konventionsbestämmelsen på denna punkt. Vidare må på denna punkt erinras om ovanberörda proposition nr 240 vid 1934 års riksdag med förslag till ny sjöarbetstidslag. I denna hade gränsen satts till 3,000 bruttoton i avseende å lastfartyg och 2,000 bruttoton i avseende å passagerarfartyg, något som föreningen icke heller ansåg sig kunna tillstyrka. Då dessa senare gränser år 1934 från myndigheternas sida sett ansågos riktigt avvägda, måste det framstå såsom anmärkningsvärt, att man så kort tid därefter är beredd att väsentligt skärpa bestämmelsen, något som visserligen hämtats ur konventionen men ej har stöd i de motiv man vid ett sakligt bedömande ur nationell synpunkt bort lägga till grund för stadgandet.

Mom. d. För maskinmanskapet har i förslaget den generella föreskriften givits, att arbetstiden skall utgöra 8 timmar, i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton. Detta gäller sålunda icke allenast eldarna utan även andra kategorier, såsom motormän, smörjare och kollämpare. Denna föreskrift, som nedskär arbetstiden i synnerhet för smörjare och kollämpare, kommer att såsom ovan anförts medföra väsentligt ökade kostnader för näringen.

Vad i övrigt angår den ifrågavarande gränsbestämningen får föreningen framhålla, att, därest en gräns överhuvud taget skall fastställas, denna åtminstone bör vara densamma som i förslaget bestämts för krav på 3 maskinister, nämligen 800 I. H. K.

Såsom allmän erinran i anslutning till den i denna paragraf föreslagna förkortade arbetstiden må framhållas, att en förkortning av arbetstiden och en ökning av besättningsantalet av naturliga skäl måste medföra krav från redarnas sida på en reduktion i sjöfolkets hyror.

De i förevarande liksom även närmast efterföljande paragrafer föreslagna skärpningarna i förhållande till gällande lag äro i många fall omöjliga att genomföra, och skulle deras realiserande, såsom redan inledningsvis anförts, i de fall så är möjligt, förorsaka sjöfartsnäringen sådana utgifter, att densamma därigenom skulle skadas. I sista hand komma de därför att gå ut över sjöfolket självt, i det att ett genomförande av bestämmelserna skulle medföra ett likviderande av många svenska rederiföretag, främst genom försäljningar till utlandet. Det skulle säkerligen också avhålla personer från att

engagera penningar i en så genom restriktioner och författningsföreskrifter tyngd näring som sjöfarten.

I samband härmed må meddelas, att föreningens medlemmar, vilka genom cirkulärskrivelse erhållit del av författningsförslagens viktigare föreskrifter angående arbetstid och bemanning, i skrivelse till föreningen uttryckt sina bekymmer och förundran över, att förslag såsom de nu förevarande från officiellt håll kunna framläggas, vilka taga så liten hänsyn till sjöfartsnäringen. Åtskiliga redare hava också förklarat, att, därest förslagen bliva antagna, de måste nedlägga sin rörelse. Det uppgives, att redare ännu häfta i skuld för kostnaderna för de stora ombyggnads- och ändringsarbeten, som måste vidtagas i samband med införandet av den nya bostadsförordningen. Skulle nu ytterligare omändringsarbeten bliva nödvändiga, torde det vara uteslutet, att dessa fartyg längre kunna upprätthålla driften.

Situationen är så mycket betänkligare, som förslagets bestämmelser drabba just det tonnage hårdast, som är minst bärkraftigt, d. v. s. fartyg upp till 3,000 bruttoton. I förhållande till andra länder torde Sverige hava ett jämförelsevis stort antal fartyg, tillhörande sagda tonnagegrupp. Av till föreningen anslutna 515 fartyg falla icke mindre än 405 under denna gräns.»

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart resa invändningar mot den föreslagna tillämpningen av 8-timmarsprincipen beträffande *maskinpersonalens* arbete och särskilt i fråga om smörjare och lämpare; de anföra härutinnan följande:

»Förslaget innebär i denna punkt att smörjare och lämpare, vilka enligt nuvarande sjöarbetstidslag ha 12 timmars ordinarie arbetstid till sjöss per dygn, få densamma nedsatt till 8 timmar. Å flertalet av de mindre fartygen närmast över 700 ton är för närvarande blott en smörjare anställd, vilken som regel då följer förste maskinistens vakt.

Om den föreslagna ändringen genomföres kan smörjaren antingen sättas som dagman eller också till att gå vakt. I förstnämnda fallet blir förste maskinisten utan smörjare på alla sina vakter och i sistnämnda fallet under den ena vakten på dygnet. Det måste emellertid anses rimligt, att smörjaren, vars arbete ingalunda är mera ansträngande än maskinistens, bör ha lika lång arbetstid som denne. Den kostsamma personalökning som bleve en nödvändig följd av en dylik lagbestämmelse skulle bliva mycket kännbarare, än som med densamma avsetts, ja, rent av ruinerande för fartygsenheter i kust- och Östersjöfart. Dessutom må framhållas, att det här rör sig om relativt små maskinanläggningar, vilkas tillfredsställande skötsel i och för sig icke kräver en dylik utökad personal.

Beträffande lämparen torde konsekvensen av en minskad arbetstid till sjöss för denna kategori från 12 till 8 timmar bliva den, att på en stor del fartyg ytterligare en lämpare måste inmönstras. Då på de allra flesta fartyg passande bostad ej finnes, måste sådan inbyggas, för så vida ej skäl kunna framläggas, att detta skulle vara praktiskt taget omöjligt eller icke kan utan oskälig kostnad utföras.

Med anledning härav anse undertecknade, att arbetstiden bestämmes till åtta timmar för eldare och motormän i de fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton samt för donkeyman, smörjare och lämpare i de fall fartygets bruttodräktighet överstiger 2,000 registerton.»

Sveriges fartygsbefälsförening har yttrat sig rörande reglerna för *styrmännens* arbetstid och föreslår, att denna fastställes till 8 timmar å fartyg, där styrmännens antal — för såvitt icke någon av styrmännen är anställd i

viss egenskap, exempelvis fraktstyrman — uppgår till minst tre, även om detta antal enligt befälsförordningen ej erfordras. Till stöd härför anföres, att det, enligt föreningens mening måste förutsättas, att om styrmän anställas till större antal än författningen fordrar, arbetsbördan ombord å fartyget också är sådan att en begränsning av arbetstiden till 8 timmar måste anses befogad.

Beträffande den föreslagna regleringen av arbetstiden för styrman som tillika är radiotelegrafist har föreningen förklarat sig finna riktigt att jämväl telegraf- och telefontjänst som utföres av styrman, gjorts till föremål för begränsning. Föreningen säger sig emellertid anse den föreslagna tiden för sådant arbete onödigt lång, och uttalar förmodan om att en timme utöver den tid som medgives för observationer och expeditionsgöromål skulle vara tillräckligt.

Det i sakkunnigförslaget upptagna stadgandet om ökning av arbetstiden vid *dubblering av befälsvakterna* avstyrkes av föreningen, som därutinnan anför följande:

»Något annat motiv för dess införande i den svenska lagstiftningen än att konventionen innehåller en sådan bestämmelse finnes så vitt föreningen förstår icke. Detta motiv finner föreningen dock icke tillräckligt bärande för att sådant stadgande må införas i svensk lagstiftning. Om det gällt att kodifiera praxis, kanske icke något varit att invända. Då emellertid ett stadgande som detta hittills icke ansetts erforderligt, kan föreningen icke finna något skäl att det nu föreslås infört i en ny lag. Två styrmän på varje vakt har aldrig varit brukligt å svenska fartyg, vilket tillräckligt må anses styrkt därav att, såvitt föreningen har sig bekant, ett stadgande härom likt det ifrågavarande ej föreslagits vid sjöarbetstidslagens antagande eller då lagen vid olika tillfällen varit föremål för omarbetning. Det bör även erinras därom, att ifrågavarande bestämmelse i konventionen tillkom såsom en kompromiss för att vissa länder skulle lämna sin medverkan till att bestämmelser angående befälet intoges i konventionen. Befälhavarens möjligheter att då så verkligen är nödvändigt anordna skeppstjänsten så som i denna bestämmelse avses torde vara tillgodosett genom bestämmelserna i 4 kap.»

Svenska maskinbefälsförbundet har, med en motivering som huvudsakligen avser tillämpningen av befälsförordningen, framställt yrkande om reglering av *maskinisternas* arbetstid efter deras faktiska antal och ej det enligt befälsförordningen för behörig bemanning föreskrivna.

Under framhållande av att den metod för beräknande, i och för tillämpningen av befälsförordningen, av fartygs maskinstyrka, som fastställts av kommerskollegium genom dess kungörelse i ämnet den 1 februari 1937 (nr 1), gåve sådana resultat, att en efter maskinstyrkan bestämd bemanning med maskinister såsom grund för arbetstidsregleringen skulle kunna föranleda, att maskinisterna å vissa fartyg finge längre arbetstid än någon annan besättningskategori ombord, har maskinbefälsförbundet vidare yrkat, att tillämpning av trevaktsystemet för maskinister måtte föreskrivas för fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 ton.

Svenska sjöfolksförbundet har yrkat, att arbetstiden för *koleldare* enligt punkt e) skulle bestämmas till 8 timmar oberoende av fart och maskinstyrka,

så snart resan under vanliga förhållanden kräver mera än 24 timmars oavbruten gång. Förbundet åberopar till stöd härför bl. a. att dylik begränsning genom kollektivavtal mellan förbundet och landets största kustfartsrederi, nämligen Stockholms rederiaktiebolag Svea, genomförts för eldarepersonalen å flertalet fartyg med mindre maskinstyrka än den i gällande lag, resp. i förslagen angivna. Vidare har sjöfolksförbundet föreslagit uteslutning av stadgandet om *askhissning* samt reglering av dylikt arbete enligt 12 § i sakkunnigförslaget, d. v. s. utan tidsbegränsning, men med ersättning såsom för övertidsarbete när det utföres på frivakt.

I sistberörda ämne har även den *sakkunnige för maskinister* yttrat sig och därvid framfört förslag om att eldarna, som hade det mest påfrestande arbetet, borde helt befrias från askhissning på frivakt å fartyg där de tjänstgöra i två vakter, ävensom å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 ton, å vilka enligt förslagen trevaktsystem skulle införas för däcksmanskapet; där askhissningen icke kunde ske medelst mekaniska anordningar, borde detta arbete förrättas av däcksmanskapet under ordinarie arbetstid, d. v. s. av vaktens manskap.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava framhållit, att de talrika avvikelser som 4 § i sakkunnigförslaget företer i jämförelse med gällande lag, i allmänhet innebära av konventionsförslaget helt eller delvis betingad nedsättning av arbetstiden, samt hava — med anmärkning att den svenska lagen i händelse av Sveriges anslutning till konventionen ju måste anpassas efter dess föreskrifter — förklarat sig icke kunna finna annat än att sakkunnigförslaget i stort sett innebure ett lämpligt avvägande mellan de intressen som i förevarande avseenden stode mot varandra. I överensstämmelse härmed hava ämbetsverken i allt väsentligt anslutit sig till sakkunnigförslaget, utom i fråga om utsträckningen av arbetstiden för trevaktindelade styrmän vid dubblering av befälsvakterna, i vilket hänseende ämbetsverken dela fartygsbefälsföreningens åsikt om obehövligheten av ett dylikt stadgande. De anföra i huvudsak följande:

»I anledning av den i lagförslaget stadgade begränsningen av den ordinarie arbetstiden till sjöss till åtta timmar för dygn räknat för sjömän, som tillhöra maskinmanskapet å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton, få ämbetsverken erinra därom att dylik begränsning för *motormän* och *smörjare* i enlighet med en genom 1926 års lag genomförd lagändring för närvarande är beroende bl. a. av att det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre. Denna ordning sammanhänger med indelningen av vakterna i maskinavdelningen och motiverades vid dess tillkomst med hänvisning till bruket att låta motormän resp. smörjare tjänstgöra samtidigt med maskinisterna i maskinrummet och därvid bland annat biträda dessa med handräckning och vissa göromål som dessa eljest finge utföra på sin vakt. Vid sådant förhållande ansågs det mindre lämpligt att de till ifrågavarande manskapskategorier hörande sjömännen skulle hava kortare arbetstid än maskinisterna. Bibehållande av ett dylikt stadgande kan icke förenas med en tillämpning av arbetstidskonventionen. Som 1926 års lagändring föranletts av hänsyn till de rent praktiska omständigheter som äro förknippade med en rationell arbetsfördelning mellan ma-

skinisterna och ifrågavarande sjömän av manskapsgrad, har det under ämbetsverkens behandling av ärendet blivit ifrågasatt, huruvida från lagförslagets förevarande stadgande borde göras undantag för motormän och smörjare å sådant fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart varå maskinisternas för fartygets behöriga bemanning nödiga antal understiger tre. I betraktande av den omständigheten att allenast ett förhållandevis ringa antal fartyg skulle beröras av en dylik inskränkning, hava ämbetsverken funnit sig böra avstå från att påyrka ändring av lagförslaget i förevarande hänseende.

Paragrafens tredje stycke innehåller en bestämmelse om utökning av s. k. tre-vaktstyrmäns arbetstid för den händelse *två styrmän beordras att hålla vakt samtidigt*. Bestämmelsen, som torde hava föreslagits med anledning av att konventionen bereder möjlighet till dylik arbetstidsutökning, lärer ej motsvaras av något verkligt behov för den svenska handelsflottans del. På grund härav och då bestämmelsen mött motstånd från fartygsbefälets sida, föreslå ämbetsverken, att den måtte uteslutas.

Från fartygsbefälsföreningen har jämväl gjorts anmärkning på en bestämmelse i lagförslaget, enligt vilken tre-vaktstyrman skulle, utöver åtta timmars vakttjänst, kunna såsom ordinarie arbete åläggas *telegraf- eller telefontjänst* ej blott under en för observations- och expeditionsgöromål anslagen timme utan dessutom under en tid av ytterligare två timmar per dygn. Föreningen har förklarat sig anse, att det syntes vara fullt tillräckligt, om de sistnämnda två timmarna inskränktes till en timme. Enligt vad ämbetsverken erfarit förekommer i själva verket i ett avsevärt antal fall längre tjänstgöring för ifrågavarande ändamål än en timme. Ämbetsverken anse sig för den skull ej böra ifrågasätta någon dylik inskränkning.»

I samband med sistberörda fråga hava ämbetsverken till behandling upptagit av *Sveriges radiotelegrafistförening* i dess förut omförmälda framställning av den 28 augusti 1936 gjorda förslag om obligatorisk vakthållning minst 8 timmar vid radiotelegrafapparaten å alla fartyg som enligt gällande internationella överenskommelser skola vara försedda med dylik apparat, samt om förbud mot att vakthållning vid apparaten ersättes med tekniska anordningar, t. ex. automatisk alarmapparat. Förslaget avstyrkes av *ämbetsverken,* som härutinnan yttra:

»Skulle dessa förslag förverkligas, bleve det praktiskt taget omöjligt att använda styrman för telegrafisttjänst *(styrmanstelegrafist)*. Denna förening av styrmans- och telegrafisttjänster får emellertid anses vara ur säkerhetssynpunkt godtagbar. Den är för den skull även medgiven i konventionen. Redan detta förhållande torde vara ett fullgott skäl för att lämna förslagen utan avseende. Syftet med föreningens framställning är, såsom ävenledes redan berörts, att åtgärder måtte vidtagas till motverkande av att arbetslöshet uppstår bland yrkestelegrafisterna genom att dessa utbytas mot styrmanstelegrafister i de fall, då den med ingången av innevarande år ikraftträdda nya befälsförordningen fordrar större antal styrmän än den gamla. Då det före den nya befälsförordningens ikraftträdande allenast undantagsvis fanns yrkestelegrafist å fartyg, för vilket ökat styrmansantal föreskrivits i den nya befälsförordningen, kan ikraftträdandet av denna icke hava utövat något nämnvärt inflytande på arbetstillgången för yrkestelegrafisterna. På grund av vad här sålunda anförts och under hänvisning till vad ämbetsverken vid behandling av 1 § 2 mom. framhållit få ämbetsverken hemställa, att framställningen icke måtte föranleda någon vidare åtgärd.»

Beträffande stadgandet i sakkunnigförslagets 4 § sista stycket, rörande *askhissning* såsom ordinarie arbete, vilket är avsett att, i förening med motsvarande stadgande i lagförslagets 7 §, ersätta bestämmelsen rörande askhissning i 13 § i nu gällande lag, förorda ämbetsverken, att rätten att ålägga maskinmanskapet askhissning såsom ordinarie arbete utom vakten begränsas till att avse allenast aska som hopats under fartygets gång, så att arbete med aska som samlats medan fartyget legat i hamn ej skulle beröras av bestämmelsen.

Socialpolitiska delegationen har beträffande stadgandena i sakkunnigförslaget 4 § punkt a) och b), varest 8-timmarsbegränsningen för styrmän och maskinister ställts i beroende av föreskrift om dessa befattningshavares behöriga antal, anmärkt, att det med hänsyn bl. a. till den internationella kontrollen vore önskvärt, att i stället för nämnda betingelse direkt angåves de fall då trevaktsystemet skulle tillämpas för befattningshavare av åsyftade kategorier.

Bemyndigandet att under viss förutsättning ålägga styrmanstelegrafist att såsom ordinarie arbete utöver den eljest medgivna tiden under högst 2 timmar förrätta telegraf- eller telefontjänst har synts delegationen kunna giva anledning till tvekan i avseende å överensstämmelse med konventionen. Delegationen har emellertid i detta hänseende funnit böra beaktas att styrmännen för den åsyftade tjänstgöringen enligt sakkunnigförslaget förutsättas skola uppbära särskild ersättning, ävensom att den för sådan tjänstgöring använda tiden enligt lagförslagets 12 § skall frånräknas det för övertidsarbete medgivna tidsmåttet.

Beträffande hela paragrafens uppläggning har delegationen funnit anledning förefinnas att — kanske särskilt, säger delegationen, med hänsyn till det internationella socialpolitiska samarbetet — ifrågasätta huruvida det kunde anses påkallat att inleda paragrafen med regeln om 24 timmars arbetstid per två dygn. De i fortsättningen angivna undantagen förmodar delegationen sannolikt komma att få så pass vid tillämpning att det kunde vara väl försvarbart att börja paragrafen med dem, varefter 24-timmarsregeln kunde angivas såsom gällande för övriga fall.

Departementschefen.

För innehållet i 4 § — i vilket lagrum, såsom jag förut framhållit, flera av de viktigaste reformförslagen kommit till uttryck — har konventionsförslaget och det därpå grundade nordiska förslaget varit normerande. Sakkunnigförslaget överensstämmer vidare med 1934 års lagförslag såvitt angår maskinmanskap. I fråga om tillämpningen av 8-timmarsprincipen beträffande däcksmanskap skiljer sig sakkunnigförslaget såtillvida från 1934 års förslag, att 8-timmarsbegränsningen i sakkunnigförslaget tillämpats enhetligt beträffande samtliga fartyg med större bruttodräktighet än 2,000 ton, medan i 1934 års lagförslag, enligt vilket nämnda gräns gällde för passagerarfartyg, 8-timmarsprincipens tillämpning stannade vid en gräns av 3,000 bruttoton för lastfartyg.

Socialpolitiska delgationens förslag till omredigering av förevarande para-

graf i syfte att framhäva 8-timmarsregleringens karaktär av huvudprincip har befunnits mindre ändamålsenlig ur lagteknisk synpunkt. Vid sådant förhållande och då frågan icke har betydelse i sak, har jag funnit bibehållandet av sakkunnigförslagets uppställning vara att föredraga.

Vad de särskilda besättningskategorierna angår, vill jag till en början nämna, att jag, i anledning av socialpolitiska delegationens förslag beträffande den formella utformningen av bestämmelserna rörande de i punkterna a) och b) upptagna stadgandena angående *befälets arbetstid,* åsyftande direkt reglering i sjöarbetstidslagen i stället för den i förslagen liksom i gällande lag anlitade indirekta regleringsmetoden (enligt vilken trevaktsystemets tillämpning beror av det för fartygets behöriga bemanning föreskrivna antalet styrmän, respektive maskinister), haft under övervägande att föreslå dylik omläggning av ifrågavarande lagbud. Emellertid har jag funnit en dylik konstruktion mindre lämplig, enär det icke skulle vara till fyllest att i sjöarbetstidslagen föreskriva tillämpning av 8-timmarsprincipen beträffande befälet å de fartyg där sådant erfordras enligt konventionsförslaget, d. v. s. å fartyg med större bruttodräktighet än 2,000 ton i fråga om styrmän och å fartyg med större maskinstyrka än 800 indikerade hästkrafter i fråga om maskinister, utan skulle bliva erforderligt att i sjöarbetstidslagen intaga motsvarande bestämmelser jämväl beträffande sådana fartyg med mindre bruttodräktighet, respektive maskinstyrka, å vilka antalet styrmän, respektive maskinister, enligt befälsförordningen skall uppgå till minst tre, eller att i annat fall för dessa fartyg bibehålla hänvisning till reglerna angående det behöriga antalet. Jag har härvid jämväl tagit i betraktande, att det vid en direkt reglering av 8-timmarsprincipens tillämpning i sjöarbetstidslagen i allt fall skulle bliva nödvändigt att intaga parallellstadganden i befälsförordningen, vars system eljest skulle sönderbrytas. Vid sådant förhållande har jag ansett mig böra förorda bibehållande av nuvarande anordning, såvitt angår den formella sidan av frågan om tillämpningen av 8-timmarsprincipen för styrmännens och maskinisternas vidkommande. Huru denna reglering är avsedd att i sak genomföras får jag tillfälle att utveckla i samband med redogörelse för de föreslagna ändringarna i befälsförordningen.

Emellertid torde det vara lämpligt att här beröra de spörsmål som under utredningen behandlats i samband med de i förevarande paragraf i sakkunnigförslaget förekommande bestämmelserna rörande befälets arbetstid. Jag får i sådant hänseende i första hand anmärka, att det enligt min mening icke kan ifrågakomma att, såsom Sveriges redareförening föreslagit, utsträcka arbetstiden för styrmän och maskinister utöver vad konventionsförslaget medgiver, enär detta skulle förhindra Sveriges anslutning till konventionen.

Vad maskinisterna särskilt angår har jag beaktat de påpekanden som från maskinbefälsförbundets sida gjorts beträffande möjligheten av att den föreslagna regleringen i vissa fall kan komma att medföra att maskinisterna bliva den enda grupp av besättningen vars arbetstid skulle uppgå till 12 timmar för dygn, och som följaktligen skulle arbeta i två vakter, me-

dan övrig vaktindelad personal, såväl i maskinavdelningen som på däck, skulle åtnjuta förmånen av trevaktsindelning. Detta skulle komma att inträffa ombord å fartyg om minst 2,000 bruttotons dräktighet, därest maskinstyrkan icke överstege 800 indikerade hästkrafter. Enär ett dylikt förhållande enligt min mening icke kan anses lämpligt, har jag för avsikt att vid behandlingen av förslaget till ändringar i befälsförordningen föreslå stadgande av innebörd att trevaktsystemet skall, oberoende av fartygets maskinstyrka, tillämpas jämväl för maskinisternas vidkommande å fartyg av nämnda storleksordning.

I anledning av det från befälsorganisationernas sida framförda förslaget om att tillämpningen av 8-timmarsprincipen för styrmännens och maskinisternas vidkommande måtte göras beroende av det *faktiska antalet* ombord å fartyget anställda styrmän, resp. maskinister, i stället för det behöriga antalet enligt befälsförordningen, får jag erinra om att 1919 års lag i förevarande hänseende från början var konstruerad på det sätt befälsorganisationerna nu funnit önskvärt, men redan 1923 ändrades (jfr prop. nr 63/1923, sid. 10 och 41), enär den ursprungliga konstruktionen visat sig dels motverka anställandet av övertaliga styrmän, resp. maskinister, och dels föranleda avskedande av förut anställda sådana, i båda fallen till men för de anställda själva.

Vidare får jag anmärka, att jag i likhet med ämbetsverken funnit särskilt stadgande om utsträckning av arbetstiden för vissa styrmän i fall av *dubblering av befälsvakten* på kommandobryggan icke vara behövligt; där förhållandena påkalla en sådan anordning, som, enligt vad fartygsbefälsföreningen upplyst, icke varit bruklig å svenska fartyg, lära bestämmelserna angående säkerhetstjänst i regel bliva tillämpliga, och i annat fall synes mig övertidsersättning skäligen böra utgå, då styrman tages i anspråk under sin frivakt.

Likaledes biträder jag ämbetsverkens mening i vad angår *styrmanstelegrafisternas arbetsförhållanden,* och hemställer i detta sammanhang, att Sveriges radiotelegrafistförenings framställning av den 28 augusti 1936 icke måtte till någon åtgärd föranleda.

Vad härefter angår *däcksmanskapets* arbetstid till sjöss, har jag funnit mig böra frångå sakkunnigförslaget (punkt c), i så måtto, att jag ansett 8-timmarsprincipen böra tillämpas jämväl i inskränktare fart än nordsjöfart, såvitt angår de större fartyg varom fråga är, nämligen fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 registerton. Då det för närvarande endast i undantagsfall torde förekomma att fartyg av denna storlek nyttjas blott i östersjöfart, har frågan såtillvida mera principiell än praktisk betydelse. Vad åter angår i högsjöfart nyttjade fartyg har jag icke funnit skäl att, på sätt ämbetsverken vid behandling av frågan om fartbestämningarna ifrågasatt (jfr 2 § 1 mom.), tillåta utsträckning av arbetstiden från 8 till 12 timmar å här ifrågavarande större fartyg, medan de på in- eller utgående befinna sig i östersjöfart.

Vidkommande det av svenska sjöfolksförbundet under hänvisning till kollektivavtal med landets största kustfartsrederi framställda yrkandet om lagfästande av 8 timmars arbetstid för *koleldare,* oberoende av fartygets fart och maskinstyrka, så snart resan under vanliga förhållanden kräver mera än 24 timmars oavbruten gång, har jag vid övervägande av förslaget funnit mig böra beakta, dels att jämväl annan än av det åberopade kollektivavtalet berörd sjöfart förekommer i den begränsade fart varom här är fråga, och dels att kollektivavtalets bestämmelser icke äro till sina verkningar fullt jämförliga med en reglering av föreslagen art. Jag har för den skull icke ansett mig kunna förorda lagfästande i förevarande hänseende av den ordning som för viss del av kustfarten uppnåtts genom den åberopade kollektivavtalsregleringen.

I stadgandet angående *helgdagsarbetet* har jag infört ett tillägg om radiotelegraf- och radiotelefontjänst, vilket arbete i likhet med annan till sjöss regelmässigt förekommande skeppstjänst torde böra få förrättas såsom ordinarie arbete på helgdag. I enlighet med förslag vid det nordiska expertmötet i Köpenhamn har jag vidare såsom å helgdag tillåtet arbete upptagit spolning av däck, vilket arbete då det sker allenast för att hålla däcket fuktigt (s. k. nattning) icke torde kunna hänföras till rengöring; samtidigt har jag i överensstämmelse med danskt förslag begränsat tiden för lättare rengöring och däcksspolning till högst 1 timme sammanlagt.

Beträffande frågan om *askhissning* såsom tillåtet ordinarie arbete utanför vakterna, har jag upptagit ämbetsverkens förslag att inskränka bestämmelsen härom till att avse allenast aska som hopats under fartygets gång. Jag har ävenledes haft under övervägande att helt utesluta stadgandet, vilket där askhissningen icke sker medelst automatisk inrättning skulle medföra, att arbetet antingen finge förrättas med biträde av däcksvaktens manskap, eller ock betalas såsom övertidsarbete. Den förra anordningen skulle emellertid möjligen kunna anses strida mot i allmänhet tillämpad praxis i fråga om arbetsfördelningen mellan de olika manskapskategorierna, och vad det senare alternativet angår må erinras att övertidsersättningen, 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. Den omständigheten att detta arbete i allmänhet återupprepas vid varje vaktskifte gör det dessutom tvivelaktigt, huruvida arbetets förrättande på övertid skulle kunna anses överensstämmande med konventionen, enligt vars art. 10 regelbundet övertidsarbete icke är tillåtet. Dessa synpunkter i förening därmed att konventionsförslaget (art. 5) uttryckligen medgiver att askhissning må av maskinmanskapet förrättas såsom ordinarie arbete utöver den för sådant arbete gällande tidsbegränsningen, ävensom att ett dylikt förfarande överensstämmer med hittillsvarande praxis, synas mig utgöra tillräckliga skäl att bibehålla stadgandet i den av ämbetsverken föreslagna lydelsen.

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

Enligt *gällande lag* utgör dagmans ordinarie arbetstid till sjöss å söckendag 9 timmar, förlagda mellan kl. 6 och kl. 20, samt å helgdag 1 timme, som dock icke må tagas i anspråk för annat än lättare rengöringsarbete eller förläggas till annan tid än mellan kl. 6 och kl. 9.

I *sakkunnigförslaget* har den ordinarie arbetstiden i enlighet med konventionsförslaget minskats till 8 timmar om dagen, med föreskrift tillika dels att arbetstiden icke må överstiga 48 timmar i veckan, dels ock att dagman å helgdag icke må under längre tid än sammanlagt högst en timme såsom ordinarie arbetstid åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i sjömannens åligganden och icke kan tåla uppskov; det ordinarie arbetet skall enligt sakkunnigförslaget vara förlagt mellan kl. 6 och kl. 20, såvida ej annat överenskommits.

Sveriges redareförening framhåller, att den föreslagna minskningen av dagmännens ordinarie arbetstid till sjöss kommer att menligt inverka på fartygens underhåll, i vilket hänseende föreningen gjort en överslagsberäkning beträffande värdet av förlorade arbetstimmar på grundval av en timlön av 1 krona, d. v. s. övertidsersättning per timme åt sjöman med en månadshyra av 150 kronor (motsvarande genomsnittshyra för matroser enligt tidigare gällande kollektivavtal), med resultat att det totala värdet av den minskade arbetstiden för dagmännen å de till föreningen anslutna fartygen, uppskattade till ett antal av 1,000 man, under 200 arbetsdagar skulle uppgå till 200,000 kronor. Föreningen tillägger, att den föreslagna minskningen av arbetstiden icke kunde anses påkallad för att hindra överansträngning.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava icke funnit skäl framställa erinran mot sakkunnigförslaget i förevarande del.

Departementschefen.

Den i sakkunnigförslaget angivna regleringen av dagmännens ordinarie arbetstid till sjöss motsvarar konventionsförslagets föreskrifter, och den föreslagna arbetstidsminskningen är sålunda nödvändig såsom förutsättning för svensk ratificering av konventionen. För min del håller jag det icke för uteslutet, att dagmännens arbete kan ordnas mera rationellt än som för närvarande oftast torde vara fallet, och ej heller att arbetsbesparande anordningar kunna komma till användning i större utsträckning än hittills. Sker detta, lära verkningarna av arbetstidsminskningen icke behöva bliva så betydande som redareföreningen antagit.

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

Enligt *gällande lag* utgör ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal, d. v. s. icke vaktindelad personal som är anställd för förplägnadstjänst, 12 timmar för söckendag, och må å helgdag dylik sjöman icke användas till annat än tillredning och servering av kosten, diskning, nödig uppassning samt lättare rengöring; arbetstiden skall vara förlagd mellan kl. 5 och kl. 20. Det må erinras om att personal som är anställd huvudsakligen för pas-

sagerares bespisning och uppassning eller för passagerares räkning i övrigt äro undantagna från tillämpning av gällande lag (1 § 2 mom.).

Sakkunnigförslaget, som icke innehåller dylikt undantag, föreskriver i överensstämmelse med konventionsförslaget beträffande köks- och intendenturpersonal (jfr 2 § 1 mom.) en ordinarie arbetstid om högst 10 timmar för dygn, med inskränkning å helgdag till skeppstjänst som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning, nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring; i fråga om arbetstidens förläggning innehåller förslaget samma bestämmelser som gällande lag, dock att annan förläggningstid än den lagstadgade är medgiven efter överenskommelse. Från tillämpningen av vad sålunda föreslagits undantages arbete som utföres å passagerarfartyg; för arbete som förrättas å dylikt fartyg föreslås ett maximum av 12 timmar om dygnet, med föreskrift tillika att arbetet skall vara ordnat så att en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar erhålles.

Beträffande regleringen av ekonomipersonalens arbetstid, ett ämne som var föremål för ingående prövning under förarbetena till 1934 års lagförslag, hava mycket delade meningar kommit till synes. Från redarnas sida göres gällande att den föreslagna arbetstiden är otillräcklig, medan de anställda yrka ytterligare minskning därav. I ämnet hava bl. a. följande uttalanden gjorts:

Sveriges redareförening: »Föreningen får i anledning av förslaget på denna punkt framhålla, att det torde stöta på mycket stora svårigheter och stundom vara omöjligt att rationalisera kökspersonalens arbete. Därest de föreslagna bestämmelserna genomfördes, bleve följden, att kökspersonalen måste väsentligt ökas med åtföljande merutgifter för redarna. Den nuvarande arbetstiden av 12 timmar för denna personal kan icke på samma sätt som för den övriga besättningens del anses såsom effektiv arbetstid, ett förhållande, som jämväl Kungl. Socialstyrelsen på sin tid påpekat. Skulle arbetstiden nu förkortas och ökad personal på grund av bostadsutrymmen eller dylikt icke kunna anställas, torde det vara omöjligt att med lämplig arbetsorganisation pressa in kökspersonalens arbetsgöromål under faktisk arbetstid av 10 timmar.

Härjämte må påtalas den fara, som ligger i en förkortning av kökspersonalens arbetstid, nämligen att kosthållet kan komma att försämras till men för den övriga besättningen. En dylik verkan av arbetstidens begränsning skulle vara synnerligen beklaglig med hänsyn till den stora betydelse, som kosthållets ordentliga upprätthållande har för livet ombord.

Paragrafens sista stycke innehåller föreskrift om kökspersonalens arbetstid å passagerarfartyg. Personal, som är anställd för passagerarnas förplägning och uppassning är enligt gällande lag undantagen från dess tillämpning, något som alltjämt måste vara fallet. Beträffande skälen härför hänvisas till vad ovan under § 1, mom. 2 anförts.

Beträffande kökspersonalens arbetstid tillåter sig föreningen i övrigt hänvisa till en utredning, som av föreningen verkställts i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 240 till 1934 års riksdag med förslag till ny sjöarbetstidslag. Ur denna utredning återgiver föreningen härmed följande:

'Sveriges redareförening har låtit verkställa en utredning angående förslagets ekonomiska verkningar å till föreningen anslutna fartyg. De uppgifter, som ligga till grund för utredningen, äro bestyrkta, förutom av befäl-

havaren, jämväl av fartygets stewart och kock. Utredningen har omfattat 330 fartyg, varå funnits anställda 328 stewarter, 319 kockar, 65 kockelever, 183 mässuppassare och 64 salongsuppassare.

Av utredningen finner man i avseende å *stewarten,* att en arbetstid av 12 timmar såsom regel är tillräcklig såväl till sjöss som i hamn, för att denne skall kunna utföra honom ålagda göromål. Å 15 fartyg måste dock till sjöss övertid regelmässigt uttagas av stewarten även med en arbetstid av 12 timmar. Den längsta tiden utgöres av 14 $^1/_2$ timmar. Om däremot arbetstiden skulle förkortas till 10 timmar, nödgades man regelmässigt uttaga övertid av stewarten till sjöss å icke mindre än 207 fartyg och i hamn å 101 av dessa fartyg.

Vad *kocken* beträffar förhåller det sig så, att med en arbetstid av 12 timmar övertid nu regelbundet förekommer till sjöss i 83 fall och i hamn i 7 fall. Den längsta arbetstiden till sjöss är 15 timmar och i hamn 13 timmar. — Med en arbetstid för kocken av 10 timmar per dygn finner man, att övertid till sjöss måste regelmässigt uttagas å 317 fartyg. I hamn skulle under enahanda förutsättningar övertid bliva nödvändig å 217 fartyg.

Jämväl för *kockelev, mässuppassare och salongsuppassare,* vilka kategorier emellertid icke förekomma å alla fartyg, visar utredningen, att en arbetstid av 10 timmar är alldeles otillräcklig.

Av den sålunda verkställda utredningen har med tydlighet framgått, att en arbetstid av 10 timmar för kökspersonalen å fartyg icke utan stora kostnader för rederierna är genomförbar. Departementschefen framhåller emellertid, 'att en mera rationell arbetsordning än den, som för närvarande i allmänhet tillämpas för kökspersonalens vidkommande, är möjlig att genomföra ombord å fartygen, ävensom att en arbetstid av 10 timmar därefter skall visa sig vara tillräcklig för normala behov.' I denna mening säger sig departementschefen hava blivit styrkt därav, att enligt vad han försport ett av de större rederiföretagen efter att hava erhållit kännedom om ämbetsverkens ursprungliga förslag beslutat att på förhand genomföra en arbetsordning i överensstämmelse med förslaget. Vad detta senare angår må framhållas, att våra större rederiföretag, nämligen rederiaktiebolaget Nordstjernan, Transatlantic och Svenska Lloyd samt Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Broströmskoncernen, Aktiebolaget Transmarin ävensom Joh. Gorthons rederier, tillskrivits därom, men hava dessa samtliga meddelat, att de för sin del icke vidtagit någon åtgärd i sådant syfte.

Någon som helst utredning avseende möjligheterna att genomföra en mera rationell arbetsordning ombord eller anvisning hur en sådan omorganisation skall kunna ske har emellertid lika litet av departementschefen som av Kommerskollegium eller Socialstyrelsen presterats. Man kan därför icke underlåta att bibringas den uppfattningen, att man tagit alltför lätt på denna fråga och att en noggrannare granskning därav bort ske, i synnerhet som den svenska regeringen tidigare intagit en rakt motsatt ståndpunkt och så sent som år 1930 för Internationella Arbetsbyrån förordat en arbetstid av 12 timmar för kökspersonalen. Någon omständighet, som kan medföra, att man nu intager en annan ståndpunkt, lärer icke kunna åberopas.

Sagda utredning, som alltjämt äger sin giltighet, bestyrker riktigheten av vad ovan anförts, nämligen att, därest förslaget genomfördes, följden skulle bliva, att ett mycket stort antal personer måste anställas utöver dem, som redan finnas. Beträffande de stora kostnader, som härav skulle bliva följden och som till stor del skulle komma att träffa det mindre och medelstora och därmed det ekonomiskt sett mindre bärkraftiga tonnaget, får föreningen hänvisa till den inledningsvis omnämnda, av föreningen företagna ekono-

miska utredningen i anledning av de framlagda lagförslagen rörande arbetstiden och bemanningen.»

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart: »Att lagbinda arbetstiden för köks- och intendenturpersonalen på passagerarfartygen anse undertecknade vara så gott som omöjligt.

Då passagerartrafik i kust- och Östersjöfart praktiskt taget uteslutande bedrives sommartid, blir denna personals arbete helt säsongbetonat och en nedskärning av deras arbetstid komme att verka i högsta grad hämmande på denna trafik och kanske rent av omöjliggöra densamma, bl. a. på grund av konkurrensen med övriga trafikmedel. Bliva fartygens möjligheter att tillmötesgå passagerarnas omvårdnad och trevnad beskurna, kan man befara, att passagerarströmmen tar andra vägar, orsakande indragning av vissa linjer med ty åtföljande stor arbetslöshet.»

Kanalflottans rederiförening: »Enligt förslaget är ordinarie arbetstiden till sjöss för kökspersonalen å lastfartyg nedsatt från 12 till 10 timmar per dygn. Ehuru i regel den effektiva arbetstiden icke överskrider 10 timmar, vore det olämpligt att begränsa arbetstiden till detta antal timmar, då berörda personal skall betjäna sjöfolket, vilket har 12 timmars arbetstid, och måltidernas tillredning verkställes med långa tidsintervaller. Det ligger dessutom svårighet i att övervaka arbetstidens effektiva utnyttjande.»

Sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg har intet att erinra mot lydelsen av 6 § under förutsättning att undantag göres för kokerska som ensam handhar kosthållningen.

Svenska sjöfolksförbundet: »Den för köks- och intendenturpersonalen föreslagna tiden för arbetets förläggning mellan klockan 5 och klockan 20 bör ändras till mellan klockan 6 och klockan 20. Den i denna paragrafs sista stycke föreslagna arbetstiden av 12 timmar för köks- och intendenturpersonal bör ändras till 10 timmar. Genom en sådan bestämmelse av arbetstiden kommer förslaget närmare den humanitärt-sociala synpunkt som ges uttryck i den rekommendation som är vidhäftad konventionsförslaget.»

Svenska stewartföreningen: »Enligt föreningens erfarenhet torde icke något som helst praktiskt behov kunna angivas som skäl, för att arbetstiden för den del av köks- och intendenturpersonalen å passagerarfartyg, som är anställd för tillsyn å provianten och för tillredning av kosten, bör överstiga den för samtliga kategorier köks- och intendenturpersonal å lastfartyg föreslagna. Annorlunda torde det däremot förhålla sig med övrig å passagerarfartyg anställd köks- och intendenturpersonal, vars arbete skulle kunna sägas bestå i servering, uppassning och vad som med dylikt arbete äger samband. På grund av arten såväl av det arbete, som av sistnämnda kategori ombordanställda utföres, som ock av det avlöningssystem, som för denna kategori tillämpas, torde beträffande densamma icke något större intresse föreligga för annan begränsning av arbetstiden än den, som följer av den föreslagna bestämmelsen om en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar per dygn samt av det självskrivna behovet av måltidsraster.

På ovan angivna grund får föreningen föreslå, att sådan ändring vidtages i § 6 i förslaget, att paragrafens sista stycke icke kommer att omfatta sådan personal å passagerarfartyg, vars arbete består i tillsyn å provianten och tillredning av kosten.

Enligt förevarande paragrafs andra stycke skall arbetstiden å lastfartyg förläggas mellan klockan 5 och klockan 20. Föreningen anser, att en dylik

utsträckning av den tidrymd, inom vilken arbetstiden skall förläggas, icke fyller något som helst rimligt behov och föreslår den ändringen i bestämmelsen, att ordinarie arbetstiden skall förläggas mellan klockan 6 och klockan 19.

Enligt § 6 skulle de föreslagna 10 arbetstimmarna å lastfartyg kunna komma att förläggas inom en tidrymd av icke mindre än 15 timmar. Skulle sist gjorda förslag, varigenom denna tidrymd skulle reduceras till 13 timmar, icke kunna genomföras, får föreningen alternativt föreslå sådant tillägg till paragrafen, att en sammanhängande ledighet mellan klockan 5 och klockan 20 av minst 3 timmar beredes personalen.

Därest icke heller detta förslag skulle vinna avseende, föreslår föreningen i sista hand, att den lättnad i köks- och intendenturpersonalens å lastfartyg arbete, som, om förslaget i sin nuvarande utformning göres till lag, oundgängligen är erforderlig, beredes genom en bestämmelse, föreskrivande att arbetet för nämnda personal bör fördelas efter en på förhand uppgjord arbetsplan. Det inträffar nämligen icke sällan, att arbetsfördelningen på grund av bristande omtanke och stundom även godtycke från arbetsledarens sida är sådan, att personalen icke har någon som helst möjlighet att ens kort tid i förväg veta, när under den för arbetstidens förläggning bestämda tidrymden arbete skall utföras och när fritid skall åtnjutas. En man kan t. ex. efter att hava tjänstgjort några timmar på morgonen plötsligt få besked om, att han skall vara ledig en obestämd tid, till dess han tillkallas. Sedan han varit fri en längre eller kortare och på förhand ofta oberäknelig tid, får han tjänstgöra under en likaledes ofta på förhand obestämd tid, varefter han ånyo får besked om att han skall vara ledig o. s. v. Då arbetstiden mycket väl kan fördelas i enlighet med en uppgjord arbetsplan och faktiskt — som naturligt är — å alla fartyg, å vilka ordning råder, så fördelas, anser föreningen, att några invändningar icke böra kunna göras mot att bestämmelser införas, som kunna bidraga till att skapa en i alla parters intressen önskvärd ordning och som i möjligaste mån förhindra stundom rådande oefterrättliga förhållanden. Att avvikelse från arbetsplanen bör kunna ske, då oförutsedda omständigheter så påfordra, anser föreningen vara självfallet.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen erinra om det av dem till 1 § 2 mom. föreslagna tillägget om undantag från lagens tillämpning, såvitt angår fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart, beträffande person som är anställd huvudsakligen för passagerares räkning, och förklara sig icke hava anledning föreslå annan ändring i förevarande paragraf än en mindre jämkning av formell natur.

Departementschefen.

Vad som under förarbetena framkommit rörande regleringen av ekonomipersonalens arbetstid har väl givit vid handen, att denna frågas tillrättaläggande är förenat med åtskilliga svårigheter. Jag har emellertid icke kunnat undgå att finna de nuvarande förhållandena otillfredsställande, och anser det för den skull önskvärt att den i sakkunnigförslaget för denna kategori angivna arbetstidsbegränsningen lagfästes, vilket i och för sig erfordras för möjliggörande av ratificering av konventionen. Jag ansluter mig för övrigt till den mening som dåvarande departementschefen tillkännagav i samband med framläggandet av 1934 års lagförslag, nämligen att det

torde vara möjligt att genomföra en mera rationell arbetsordning än den som ombord å fartygen för närvarande i allmänhet tillämpas för kökspersonalens vidkommande, samt att en arbetstid av 10 timmar därefter skall visa sig tillräcklig för normala behov, såvitt angår *lastfartygen*. Beträffande *passagerarfartygen* får jag erinra om att den personal som anställts huvudsakligen för passagerarnas räkning enligt gällande lag är undantagen från arbetstidsregleringen (jfr 1 § 2 mom.), medan så icke är fallet i vare sig konventionsförslaget eller sakkunnigförslaget, och ej heller såvitt angår konventionsfart i ämbetsverkens förslag. Jag får i detta hänseende hänvisa till vad jag anfört vid behandlingen av undantagsbestämmelserna i 1 § 2 mom. Den i enlighet med konventionsförslaget nu tilltänkta regleringen för ekonomipersonalen på passagerarfartyg, innefattande ett maximum av 12 timmars arbetstid för dygn med ett minimum av 8 timmars vilotid, kan visserligen icke anses helt tillfredsställande; vad som härutinnan anförts av Svenska stewartföreningen finner jag väl värt beaktande, och jag har i anledning av föreningens förslag övervägt möjligheten av att — i analogi med vad jag vid behandlingen av undantagsklausulen i 1 § 2 mom. föreslagit beträffande uppassarpersonalen å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart — beträffande arbetstiden skilja mellan, å ena sidan, sådan personal som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjänande, och å andra sidan, den ekonomipersonal som arbetar så att säga bakom kulisserna. 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 drar med sig arbete jämväl i kök och förråd i en utsträckning som redan i fråga om de större passagerarfartygen torde göra det rätt vanskligt att beträffande arbetstiden upprätthålla en skillnad mellan nämnda personalkategorier. En ytterligare begränsning av arbetstiden för den personal som icke har direkt med allmänheten att skaffa måste dessutom befaras medföra olägenheter i fråga om förplägnadstjänstens ordnande å de mindre passagerarfartyg som nyttjas allenast i inskränktare fart än nordsjöfart, d. v. s. i den begränsade fart där nyssberörda undantag i 1 § 2 mom. är tillämpligt. Dessa omständigheter synas mig göra det mindre välbetänkt att vid regleringen av arbetet för ekonomipersonalen å passagerarfartyg gå längre än konventionsförslaget anvisar.

Det från stewartföreningens sida framkomna uppslaget om införande av föreskrift om fördelning av arbetstiden i enlighet med en på förhand uppgjord arbetsplan synes mig värt att taga fasta på. Bestämmelse av sådan innebörd har inryckts i det mellan Sveriges redareförening och svenska sjöfolksförbundet den 15 oktober 1937 slutna nya kollektivavtalet rörande löne- och arbetsförhållandena för manlig och kvinnlig kökspersonal. Då en dylik anordning synts mig kunna befordra en önskvärd utveckling i riktning mot bättre arbetsförhållanden för ekonomipersonalen, har jag låtit i det överarbetade förslaget införa en bestämmelse med karaktär av anvis-

ning om fördelning av arbetstiden i enlighet med en av befälhavaren på förhand fastställd plan, vilken såvitt möjligt bör följas.

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

Reglerna angående ordinarie arbetstid vid ankomst och avgång återfinnas i *gällande lag* i 9 § i dess lydelse enligt den år 1930 genomförda lagändringen. Arbetstiden är bestämd för dygn och utgör hälften av vederbörandes ordinarie arbetstid till sjöss under två dygn i följd, med den utvidgning likvisst att arbetstiden för dagman jämställes med tiden för den personal vars arbete till sjöss är indelat i två vakter, d. v. s. ökas från 9 till 12 timmar för dygn; beträffande arbete å helgdag innehåller lagen på sådant sätt konstruerad begränsning med avseende å arbetets art, att såsom ordinarie arbete icke må åläggas sjöman annan skeppstjänst än dels vad som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, eller klargöring i anledning av ankomsten eller avgången, dels lastning eller lossning av passagerares effekter eller post, eller av styckegods i mindre omfattning, eller av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, dels ock lättare rengöring, förplägnadstjänst och liknande sysslor.

Sakkunnigförslaget är i förevarande hänseende byggt på samma principer som kommit till uttryck i 1934 års lagförslag (7 och 9 §§), åsyftande att åstadkomma en skälig begränsning av arbetstiden under hänsynstagande till, å ena sidan, det normala behovet av arbete för dels vanlig sjötjänst före ankomsten, respektive efter avgången, och dels det särskilda arbete som är förbundet med själva ankomsten, respektive avgången, samt, å andra sidan, önskvärdheten av att förebygga uttagande för egentligt hamnarbete (såsom lastning och lossning) av tid vars längd utmätts med hänsyn till nyssnämnda andra ändamål. Stadgandena i sakkunnigförslaget hava utformats på följande sätt: Såsom huvudregel har fastställts ett allmänt maximum för dygn räknat av 10 timmar för styrmän och 9 timmar för annan sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen. Såsom inskränkande modifikationer gälla vidare 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 regelmässigt erfordras för upprätthållande av den med fartyget bedrivna trafiken; såsom alternativ till sistberörda, allmänt avfattade bestämmelse hava de sakkunniga i anslutning till gällande lag samt innehållet i 1934 års lagförslag föreslagit följande uppräkning: »ilandförande och ombordtagande av passagerare, lastning och lossning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, styckegods i mindre omfattning, och gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas». Därjämte innehåller förslaget beträffande askhissning samma bestämmelse som i 4 §. Vidare förekomma två stadganden varigenom särskild hänsyn ta-

gits till det ökade 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 §). I det föregående återgivna föreskrifter gälla däcks- och maskinpersonalen; för ekonomipersonalens vidkommande stadgas, att bestämmelserna i 6 § skola lända till efterrättelse.

Den praktiska innebörden av den sålunda föreslagna regleringen i jämförelse med arbetsordningen till sjöss är den, att arbetstiden för personal med tjänstgöring till sjöss i två vakter (d. v. s. med en arbetstid av i medeltal 12 timmar per dygn), liksom arbetstiden för trevaktindelade styrmanstelegrafister, minskas vid ankomst och avgång till högst 9 timmar, respektive för styrmän och nämnda styrmanstelegrafister till högst 10 timmar, samt att den trevaktindelade personalen i övrigt, liksom dagmännen, vilka kategorier till sjöss hava den kortaste arbetstiden, få vidkännas ökning av arbetstiden vid ankomst och avgång med 1 timme om dygnet, dock med undantag av trevaktindelad maskinpersonal, för vilken såsom hittills 8-timmarsbegränsningen skall gälla även vid ankomst och avgång.

Från de intresserade parternas sida har förslaget framkallat gensagor som visa betydande intressemotsättningar.

Sveriges redareförening finner sakkunnigförslaget innebära väsentliga försämringar i förhållande till gällande lag, och anför beträffande den föreslagna minskningen av arbetstiden från 12 till 9 timmar samt beträffande förslagets innehåll i övrigt följande:

»En på så sätt förkortad arbetstid föranleder ytterligare ökade övertidskostnader, då man på grund därav i åtskilliga fall icke skulle kunna utan övertidsersättning använda sjöman till mera än 8 timmars arbete under tid, då fartyget å ankomst- eller avgångsdagen lastar eller lossar. Detta gäller särskilt beträffande vinschmän på däck och maskinpersonal, av vilken senare i vart fall en man måste tagas i anspråk för skötande av donkeypannan eller hjälpmaskiner för drivande av vinschar och för belysning å fartyget.

Vad angår den förkortade arbetstiden för styrmännen å fartyg, där blott två styrmän finnas, torde förslaget i många fall vara praktiskt ogenomförbart. I de fall ett förverkligande skulle kunna ske, skulle detsamma, särskilt för linjefartyg, ställa sig synnerligen kostsamt.

I avseende å de särskilda föreskrifterna i paragrafen bör under b) 2) såsom i § 9 i gällande sjöarbetstidslag göras en uppräkning av de arbeten, som här avses. Den föreslagna formuleringen 'annat arbete, som reglementsenligt erfordras för upprätthållandet av den med fartyget bedrivna trafiken' kommer utan tvivel att giva upphov till åtskilliga tvistigheter.

Även om bestämmelserna i stycke 5 och 6 av denna paragraf i vissa fall skulle tillrättalägga den principiellt felaktiga uppläggningen för arbetstiden vid ankomst- och avgångsdag, som kommer till uttryck i första stycket, äro desamma dock icke tillfredsställande. Å ett fartyg, varest på däck en arbetstid till sjöss under två på varandra följande dygn är 24 timmar och som anländer till hamn exempelvis kl. 17, kan den vakt, som utfört arbete till sjöss under 9 timmar eller därutöver, icke utan övertid uttagas till nödvändiga arbeten för fartygets förtöjning. En dylik och liknande verkningar av förslaget böra tillrättaläggas.»

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart hava beträffande bestämmelserna i 7 § i sakkunnigförslaget anfört bl. a. följande:

»Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn måste bibehållas med 12 timmar för styrman och maskinist i kustfart, då övertid eljest regelmässigt måste uttagas, något som konventionen icke tillåter. Att anställa ytterligare befäl å dessa mindre fartyg, tillåter icke driftsekonomien och fartygens byggnad. Jämväl i avseende å manskapet har det visat sig behövligt att bibehålla den nuvarande arbetstiden.

Den ordinarie arbetstiden under ankomst- och avgångsdygn bör i övrigt enligt undertecknades mening vara densamma för all däcks- och maskinpersonal.

— —

Konsekvenserna av bestämmelserna i 5:e och 6:e styckena bli att om ett fartyg exempelvis ankommer till hamn kl. 17.00 och en däcksman redan gjort sina 9 timmars tjänstgöring, han då icke utan övertidsersättning kan uttagas till nödvändiga förtöjningsarbeten. En omläggning som möjliggör att däckspersonalen kan bättre utnyttjas vid sådana tillfällen är av vital betydelse för kustfarten med dess stora antal anlöpanden.»

Kanalflottans rederiförening har funnit den föreslagna regleringen av arbetstiden vid ankomst och avgång oförenlig med kanaltrafikens säregna karaktär och därav betingade arbetsförhållanden.

Beträffande förslagets inskränkning med avseende å arbete å helgdag befarar föreningen den använda formuleringen kunna medföra svårighet vid kanalfarten, särskilt för passagerareångare, vilka, enligt föreningens uttalande, ofta, ehuru kanske ej »regelmässigt», äro nödsakade att även under helgdag lasta och lossa mindre godspartier vid kanalstationerna. Föreningen yrkar för den skull, att paragrafen måtte erhålla sådan formulering, att hinder ej skapas för utförandet av sådant arbete.

Sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg yttrar rörande förslagets inverkan å arbetsförhållandena vid ankomst och avgång å dylika fartyg följande:

»Då bogserbåtstrafikens resor i allmänhet äro rätt kortvariga genom att hamn- och lastageplatser ofta anlöpas enbart för att avhämta eller avlämna enstaka pråmar, verkar stadgandet på sådant sätt att ordinarie arbetstiden nästan dagligen nedbringas från nuvarande 12 till 9 timmar. En så kraftig beskärning förändrar radikalt huvudstadgandet i 4 § första stycket. Resultatet blir ännu större kostnader, enär 9 timmars arbetstid för dygn vid anlöpande av hamn endast undantagsvis är tillräckligt för bogserfartygens del. Kan det anses lämpligt och skäligt att rättigheten till bibehållande av sjövakterna göres beroende av ankomsttiden? Vid ankring t. ex. kl. 17 synes befälhavaren nämligen sakna denna rätt. Detta är så mycket märkligare som 8 § medgiver denna rätt vid uppehåll i hamn, som ej överstiger 24 timmar.»

Sveriges fartygsbefälsförening anför beträffande sakkunnigförslagets regler rörande arbetstid för styrmän vid ankomst och avgång följande:

»Vid beräknandet av arbetstiden enligt denna paragraf har man utan grundad anledning utökat arbetstiden för vissa styrmän under ankomst- och avgångsdygn. Föreningen finner det synnerligen anmärkningsvärt, att då

alltsedan 1920 arbetstiden på ankomst- och avgångsdygn varit begränsad till nio timmar för styrmän, vilkas arbetstid till sjöss icke får överstiga nio timmar, de sakkunniga nu funnit det nödvändigt utöka arbetstiden för dessa med en timme.

De sakkunniga ha härvidlag synbarligen stött sitt förslag på de uttalanden i berörda fråga som gjorts i kommerskollegii och socialstyrelsens år 1934 avgivna gemensamma betänkande med förslag till sjöarbetstidslag. Föreningen kan icke underlåta att framhålla hurusom de i nämnda betänkande gjorda uttalanden (sid. 23) nu mera än tidigare sakna all grund. Först och främst bortfaller ju genom att lagen enligt utkastet skulle omfatta jämväl förstestyrmännen det motivet att dennes arbetstid genom begränsningen för övriga styrmän skulle i många fall ökas. Riktigheten av det av ämbetsverken gjorda uttalandet att befälhavarens arbetsbörda genom en sådan begränsning skulle utökas kan icke heller vitsordas. I varje fall är det föreningen obekant, att befälhavaren å fartyg där två eller flera styrmän finnas på ett sådant sätt deltager i det löpande arbetet ombord att hans arbetstid överhuvud taget skulle röna inverkan av om styrmännens arbetstid på ankomst- och avgångsdygn vore 9 timmar eller mera. Däremot kan med användande av ämbetsverkens argumentering med skäl påstås, att styrmännens arbetsbörda i många fall kommer att ökas för den händelse deras arbetstid på ankomst- och avgångsdygn skulle komma att fastställas till en timme längre än vad som är fallet med däcksmanskapets. Resultatet av en sådan avvägning av arbetstiden skulle med all sannolikhet endast bli att på ankomst- och avgångsdygn den timme befälet har att arbeta längre än besättningen skulle komma att utnyttjas så, att minsta möjliga antal av manskapet beordrades att utöver ordinarie arbetstid deltaga i nödvändiga klargöringsarbeten såsom av- eller påluckning, uppenkling av förtöjningar eller uppröjning efter förtöjning etc. och att i stället styrmännen komme att användas för utförande av sådant manuellt arbete, som borde utföras av manskapet.

Det har vidare av ämbetsverken i deras ovannämnda gemensamma betänkande framhållits, att 'det kan knappast anses rimligt att trevaktsstyrmän, vilka i allmänhet torde hava en lindrigare tjänstgöring än tvåvaktsstyrmän icke skulle under de vid ankomst- och avgångstillfällen rådande förhållanden, då ökat behov av arbetskraft normalt uppstår, kunna åläggas ordinarie arbete i samma utsträckning som de senare.'

Föreningen har icke tänkt att sådana synpunkter voro vägledande vid genomförandet av en ur sociala synpunkter såsom önskvärd ansedd arbetstidsbegränsning. Föreningen har haft den uppfattningen, att den vägledande principen vid begränsning av arbetstiden varit hänsyn till behovet av en begränsning och möjligheterna att genomföra en sådan och icke att svårigheterna att genomföra begränsning för viss grupp skulle få inverka på frågan om begränsning där sådan varit möjlig. Det torde heller icke på andra arbetsområden vara brukligt, att man av här berörda skäl vidtagit en utökning av arbetstiden, där denna under en lång följd av år varit begränsad till ett visst maximum. Än märkligare finner föreningen den föreslagna utökningen av arbetstiden vara, sedd i belysning av den ändring som gjorts för däcksmanskapet, för vilket arbetstiden minskats på ankomst- och avgångsdygn med ända till tre timmar. Då föreningen sålunda icke kunnat finna några bärande skäl för utökningen av arbetstiden från nio till tio timmar för styrmän, vilkas arbetstid till sjöss skall utgöra högst nio timmar, vill föreningen på det bestämdaste avstyrka en sådan utökning.

Föreskriften om tio timmars arbetstid för övriga styrmän måste ses i samband med stadgandena i 3 och 4 styckena under b). Föreningen förstår till

fullo de synpunkter, som varit vägledande för de sakkunniga vid utformandet av desamma. Då emellertid dessa stadganden å vissa fartyg skulle komma att betyda, att arbetstiden normalt komme att utgöra 12 timmar per dygn och 84 timmar per vecka måste föreningen yrka att dessa stycken utgå ur 7 § samt att arbetstiden för styrmän på ankomst- och avgångsdygn generellt fastställes till 9 timmar. Skulle detta föreningens yrkande icke kunna bifallas, yrkar föreningen alternativt stadgande om att för arbetstid utöver 9 timmar på ankomst- och avgångsdygn övertidsersättning skall utgå när arbetet under den överskjutande tiden icke utgöres av vakttjänst till sjöss eller arbete med förtöjning. Uraktlåtenhet att vidtaga sådan begränsning av det arbete som skall utföras utöver sjövakterna, torde otvivelaktigt komma att föranleda att vilket som helst arbete under de i nämnda stycken givna förutsättningarna kan åläggas sjöman upp till 24 timmar på två dygn, vilket skulle betyda en försämring jämfört med gällande lag.

Uttrycket under b) 'annat arbete som regelmässigt erfordras för upprätthållandet av den med fartyget bedrivna trafiken' medgiver en så vidsträckt användning av sjöman till arbete å helgdag, att föreningen på det bestämdaste måste påyrka ändring i detta stycke. Ett godtagande av denna formulering kan icke komma att betyda annat än att arbetstiden på helgdag ombord å vissa fartyg överhuvud taget ej begränsas.»

Svenska maskinbefälsförbundet har i mera allmän form motiverat de ombord anställdas önskan om begränsning av den ordinarie arbetstiden vid ankomst och avgång för åstadkommande av rikligare övertidsersättning såsom kompensation för de olägenheter som vållas besättningen vid ofta förekommande hamnanlöpningar; föreningen yttrar härutinnan följande:

»Av skäl, som det icke finns anledning att här gå in på, torde det för närvarande vara omöjligt att nu få trevaktsystemet och därmed åttatimmarsdagen tillämpad i alla fartyg, men detta bör inte utgöra någon hinder för att få denna arbetstid tillämpad, då fartyget under någon del av dygnet ligger i hamn. Det är tänkbart, att det i enstaka fall finns fartyg i styckegodstrafik mellan ett större antal närbelägna hamnar, som gå ut och in i hamn så ofta, att de flesta dygn bli ankomst- eller avgångsdygn, och att uppehållen bli så korta, att det knappast finns anledning att upplösa sjövakterna. Det är möjligt att det för sådana fartyg blir fråga om övertid i så stor utsträckning, att det måhända kan anses som regelbunden övertid, och att övertidsersättningen kommer att uppgå till ganska höga belopp. I det fåtal fall, där detta kan ifrågakomma, rör det sig endast om fartyg i östersjöfart, vilka komma att undantagas från konventionens tillämpning, varför det icke kan bli fråga om överträdelse av dess stadgande om att övertid icke må förekomma regelbundet. Då det i dessa fartyg på grund av det ständiga gående ut och in i hamn blir mycket sämre vila än i fartyg, som vistas några dygn i sänder till sjöss med regelbundet tvåvaktsystem, så är det väl motiverat, att de, som äro anställda i de förstnämnda fartygen bli kompenserade för denna olägenhet medelst rikligt tillmätt övertidsersättning. Då det således icke under några omständigheter finns anledning till att arbetstiden under avgångs- och ankomstdygn skall vara längre än under fullständiga hamndygn, så yrka vi att arbetstiden under avgångs- och ankomstdygn begränsas till åtta timmar.»

Svenska sjöfolksförbundet har rest invändningar mot de föreslagna bestämmelserna rörande tillämpning av reglerna för arbetstiden till sjöss vid

sen ankomst, respektive tidig avgång, ävensom rörande askhissning såsom ordinarie arbete; dess yttrande i dessa stycken lyder sålunda:

»Tillräckliga skäl synes oss icke föreligga för att vaktindelad sjöman å fartyg, varå arbetstiden till sjöss utgör i medeltal 12 timmar per dygn, skall belastas med denna långa arbetstid under dygn då ankomst till eller avgång från hamn äger rum efter klockan 18 respektive före klockan 6. Med det vaktsystem som vanligen tillämpas å dessa fartyg blir arbetstiden växelvis 10 timmar det ena dygnet och 14 timmar det andra. Den besättningshalva vars 14-timmarsdygn blir ankomst- respektive avgångsdygn får således en arbetstid med detta timantal, vilket icke torde kunna betraktas såsom vare sig skäligt eller erforderligt. Vi hemställa därför om att femte stycket i denna paragraf utgår.

Askhissningen till sjöss är ett ständigt återkommande arbete som är lika nödvändigt för fartygets gång som någon annan detalj i arbetet ombord i ett fartyg men det faller icke gärna någon in, att ett visst slags ordinarie arbete av annat slag skulle utföras utöver den ordinarie arbetstiden, utan att den som utfört detta arbete skall ha särskild ersättning därför. Redan detta att kommitterade föreslagit att den regelbundet återkommande askhissningen skall uföras utöver den ordinarie arbetstiden och utan särskild ersättning, är ett gammalt orättvist system, som vi hoppats kunna få ändrat, men vi finner i stället, att kommitterade gått än längre då de föreslagit att även den aska, sot och sopor som samlats under den tid fartyget legat i hamn, skall hissas efter den fastställda arbetstiden och utan särskild ersättning. Vi yrka sålunda att andra stycket av 7 § b) utgår.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava — under framhållande av att bestämmelserna i förevarande paragraf innebära en genomgripande förändring i fråga om regleringen av arbetet vid ankomst och avgång — framfört förslag om, förutom formella ändringar, ökning till 10 timmar för såväl styrmän som vaktindelat däcksmanskap och dagmän av den i det inledande stadgandet fastställda arbetstiden; därjämte hava ämbetsverken upptagit det av de sakkunniga alternativt framförda förslaget om uppräkning i vederbörande lagrum av de arbeten som å helgdag må anses tillåtna för »upprätthållande av den med fartyget bedrivna trafiken», samt förordat samma ändring beträffande askhissning som den i samband med behandlingen av 4 § föreslagna.

Ämbetsverken anföra i ämnet bland annat följande, därvid de till en början yttra sig rörande den av de sakkunniga föreslagna nedsättningen av arbetstiden för vissa besättningskategorier från nuvarande 12 till 10, respektive 9 timmar:

»Det torde icke råda något tvivel om att denna nedsättning kan medföra svårigheter, alldenstund ankomst- och avgångsdygnen 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 konventionen har också ett stadgande intagits, varigenom de olika staterna tillförsäkrats viss frihet att genom nationell lagstiftning bestämma rörande arbetskvantiteten å ankomst- och avgångsdygn.

Lagförslagets ovanberörda begränsning av den i nuvarande lag angivna

ordinarie arbetstiden är snävare än vad i propositionen nr 240 till 1934 års Riksdag i dylikt avseende föreslagits. Denna proposition angav nämligen 10 timmar såsom maximum för det ordinarie arbetet ej blott beträffande styrmän utan även beträffande vaktindelat däcksmanskap och dagmän. I huvudsak samma ståndpunkt intogs av svenska regeringen vid dess avlämnande till internationella arbetsbyrån i Genève av yttrande över vissa punkter rörande bland annat arbetstid, vilka punkter vid en förberedande sjöfartskonferens i november—december 1935 uppställts för diskussion.

För egen del finna ämbetsverken skäl ej vara anförda för att nu gå utöver vad sålunda vid frågans tidigare behandling föreslagits.

Kollektiva avtal, gällande för väsentliga delar av den svenska handelsflottan, föreskriva, att å söckendag, då fartyg ankommer till eller avgår från hamn, för all arbetstid under den tid fartyget ligger förtöjt eller förankrat, som tillsammans med samma dag fullgjord arbetstid till sjöss uppgår till mera än 9 timmar, övertidsersättning skall utgå, dock att sjöman är skyldig att utan övertidsersättning härutöver utföra vissa närmare angivna förberedelse- eller avslutningsarbeten (klargöring). Enligt vad ämbetsverken erfarit, uttages emellertid regelmässigt under ankomst- eller avgångsdygn väsentligt längre arbetstid än den nämnda, för vilken överskjutande tid alltså övertidsersättning utgår. Detta förhållande tyder på att med nu förekommande bemanning en till något över 9 timmar begränsad arbetstid under ankomst- och avgångsdygn i verkligheten icke låter sig såsom regel effektivt genomföras. Det har till följd härav under ämbetsverkens övervägande av förevarande spörsmål varit under omprövning att åtminstone för icke-konventionsfart föreslå medgivande i lagen av en ordinarie arbetstid, som vore till och med längre än den i förenämnda proposition angivna. Ämbetsverken hava emellertid funnit övervägande skäl tala för att stanna vid den reglering av arbetstiden för vaktindelat däcksmanskap och dagmän, som i ifrågavarande proposition föreslagits. Härvid förutsätta ämbetsverken, att därest den på nu ifrågavarande punkt genomförda arbetstidsregleringen under lagens tillämpning skulle befinnas beträffande viss eller vissa grenar av sjöfarten vålla särskilt framträdande svårigheter, dessa varda efter prövning i den i 1 § 3 mom. avsedda ordning undanröjda.

Ämbetsverken föreslå alltså, att den i lagförslaget angivna maximiarbetstiden av 9 timmar för vaktindelat däcksmanskap och dagmän höjes till 10 timmar.

— —

Reglerna för ordinarie arbetstid vid avgång från hamn torde, i överensstämmelse med vad som enligt nuvarande lag tillämpats, vara avsedda att gälla även för det fall att avgång varit tillämnad men ej kommit till stånd och arbetet vid den tillämnade avgången i god tro anordnats enligt reglerna för avgångsarbete. Detta har kommit till tydligt uttryck i det stycke, som börjar med orden 'Lag samma vare'. Här talas nämligen om att 'fartygets avgång avses att äga rum så tidigt på dygnet att . . .'. Stadgandet i detta stycke kan emellertid giva anledning till en eljest ej påkallad motsatt tolkning av paragrafens huvudstadgande. På grund härav föreslå ämbetsverken, att de sist citerade orden utbytas mot orden 'fartygets avgång äger rum så tidigt på dygnet, att'.»

Departementschefen.

Arbetsförhållandena vid ankomst och avgång erbjuda ett ur lagstiftningssynpunkt förhållandevis ömtåligt ämne, enär intressemotsättningarna äro stora. Därtill komma svårigheter till följd av att de faktiska förutsättnin-

garna växla inom skilda slag av sjöfart och för olika kategorier av besättningen. Läget ter sig annorlunda i fråga om den utgående sjöfarten med längre resor, mindre ofta inträffande hamnanlöpningar och längre hamntid, än beträffande t. ex. den reguljära kusttrafiken med ankomst- och avgångstillfällen var eller varannan dag, för vilken ett stadgande om arbetstiden vid ankomst och avgång blir så gott som ensamt normerande. Problemställningen är vidare en annan då det gäller sjömän som till sjöss hava en arbetstid av 12 timmar per dygn (d. v. s. tvåvaktindelad personal), än då fråga är om sjömän med kortare arbetstid (d. v. s. trevaktindelad personal och dagmän); i förra fallet gäller det att åstadkomma en skälig minskning av arbetstiden vid ankomst och avgång i riktning mot hamnarbetstiden, medan problemet i senare fallet är att fastställa ett skäligt mått av extra arbetstid för tillgodoseende av det normalt ökade behov av arbete som obestridligen föreligger vid ankomst och avgång.

I konventionsförslaget, som behandlar arbetstiden vid ankomst och avgång såsom ett specialfall av arbetstiden till sjöss, har förefintligheten av nyssnämnda faktiska behov föranlett medgivande av förlängning av arbetstiden å ankomst och avgångsdagar; i vad mån och under vilka villkor sådant må ske, skall bestämmas genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal. Att helt och hållet överlämna denna fråga åt avtalsmässig reglering synes icke lämpligt, och det torde för övrigt icke kunna ske, enär de organisatoriska förutsättningarna för kollektivavtalsreglering icke äro för handen inom all ifrågakommande sjöfart. För uppfyllande av konventionens fordringar lärer alltså en grundläggande lagbestämmelse vara erforderlig, parterna givetvis obetaget att i avtalsväg överenskomma om en för sjöfolkets vidkommande förmånligare ordning än som kan varda bestämd i lag.

Ämbetsverken hava vid sin behandling av detta ämne påvisat, att vid tiden för avgivandet av ämbetsverkens utlåtande gällande kollektivavtal i vissa fall medgåvo längre arbetstid än den i sakkunnigförslaget såsom allmän begränsning för all annan personal än styrmän föreslagna maximiarbetstiden av 9 timmar, och med hänvisning härtill samt under åberopande av Kungl. Maj:ts ställningstagande vid framläggandet av 1934 års lagförslag, som avsåg en generell begränsning till 10 timmar, föreslagit återupptagande av sistberörda bestämmelse. Efter det ämbetsverken avgåvo sitt utlåtande har emellertid ny kollektivavtalsreglering åvägabragts beträffande såväl den utgående sjöfarten som den reguljära kusttrafiken genom en serie avtal mellan å ena sidan Sveriges redareförening, respektive rederiaktiebolaget Svea, och å andra sidan vissa av de anställdas organisationer. Det avtal som numera gäller för däcks- och maskinmanskapet å de till redareföreningen anslutna fartygen, föreskriver en begränsning av arbetstiden vid ankomst och avgång till 9 timmar för dygn, med ytterligare inskränkning beträffande arbete å helgdag i så måtto, att å sådan dag såsom ordinarie arbete allenast må förrättas dels skeppstjänst som avses i gällande sjöarbetstidslags 4 § sista stycket (för sjötjänstens behöriga gång erforderligt arbete),

dels med ankomsten, respektive avgången direkt sammanhängande arbete (förtöjning, lossgöring etc.), dels ock, under högst 1 timme av de tillåtna 9, arbete för lastning och lossning av post eller passagerares effekter. Motsvarande bestämmelser gälla för manskapet å de rederiaktiebolaget Svea tillhöriga kusttrafikfartygen, dock med den jämkning beträffande skeppstjänst å helgdag att, förutom arbete för lastning och lossning av post eller passagerares effekter, jämväl vinschkörning må förekomma såsom ordinarie arbete under 1 timme, varjämte för eldare, motormän och smörjare, vilkas ordinarie arbetstid vid ankomst och avgång utgör 8 timmar, klargöringsarbeten må såsom ordinarie arbete äga rum å helgdag vid ankomst under högst 1 timme samt vid avgång under högst 2 timmar för eldare och under högst 1 timme för de övriga.

Sedan denna avtalsreglering träffats för huvuddelen av den i utrikes fart och inhemsk kustfart nyttjade svenska handelsflottan, finner jag, i vad angår stadgandet i *första stycket av 7 § i sakkunnigförslaget,* skäl icke längre vara för handen för utsträckning av den ordinarie arbetstiden för annan sjöman än styrman till mer än sakkunnigförslaget avser, eller 9 timmar för dygn.

Vidkommande sakkunnigförslaget i övrigt, har jag, i likhet med ämbetsverken och flera av de hörda organisationerna, beträffande *ordinarie arbete å helgdag* funnit den av de sakkunniga alternativt föreslagna detaljerade uppräkningen vara att föredraga framför en mera allmänt avfattad klausul. Beträffande ett slag av skeppstjänst som förekommer i uppräkningen, nämligen arbete med ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter, synes mig för undvikande av missbruk vara erforderligt att uttryckligen angiva att sådan skeppstjänst allenast i mindre omfattning må förekomma såsom ordinarie arbete å helgdag. Såsom å helgdag tillåten skeppstjänst har jag utöver vad i sakkunnigförslaget förekommer, liksom i fråga om 4 §, funnit mig böra upptaga radiotelegraf- och radiotelefontjänst samt spolning av däck; beträffande sistnämnda slag av skeppstjänst samt lättare rengöring har jag liksom i 4 § begränsat tiden till sammanlagt högst 1 timme. I samband med dessa ändringar har jag låtit vidtaga smärre redaktionella jämkningar i det föreslagna stadgandet beträffande ordinarie arbete å helgdag. Slutligen får jag nämna, att jag utbytt det i slutet av stadgandet förekommande uttrycket »sådant annat arbete som enligt 6 § kan å helgdag åläggas köks- och intendenturpersonalen» mot det kortare uttrycket »för besättningens förplägning erforderligt arbete», vilket nyttjats om motsvarande slag av skeppstjänst i 4 §; vad här avses är sådan förplägnadstjänst som understundom åvilar vaktindelat manskap, t. ex. kock-jungman å smärre fartyg där särskild kökspersonal icke finnes.

I anledning av erinringar som från de ombordanställdas sida riktats mot de i sakkunnigförslaget upptagna stadgandena rörande tillämpning i fall av *sen ankomst eller tidig avgång* av de bestämmelser som enligt 4 § gälla då fartyget är till sjöss, har jag funnit mig böra föreslå en begränsning i

fråga om det arbete som i dylikt fall äger rum medan fartyget befinner sig i hamn. Intressekollisionen är här särskilt framträdande mellan, å ena sidan, det normala behovet av arbete dels för den vanliga rutintjänsten medan fartyget befinner sig till sjöss å dag då ankomst eller avgång äger rum, och dels för klargöring och dylikt i anledning av ankomsten, respektive avgången, samt, å andra sidan, angelägenheten av att vid ankomst och avgång skapa ett övergångstillstånd som närmar sig hamnarbetstidsordningen. Med hänsyn till arbetstidslagstiftningens grundprinciper synes det mig visserligen icke riktigt att genom lagbestämmelser på sådant sätt beskära arbetstiden att, vad t. ex. ankomstdag beträffar, såsom ordinarie arbete förrättad vakttjänst till sjöss i efterhand förvandlas till övertidsarbete allenast av den anledning att fartyget senare på dagen ankommer till hamn, vilket utan ifrågavarande specialstadgande skulle bliva fallet beträffande tvåvaktindelad personal, och det förefaller mig därför vara lämpligt att, såsom ock i 1934 års lagförslag skedde, i fråga om vaktindelad personal medgiva tillämpning, efter befälhavarens skön, av 4 § å sådant ankomst- och avgångsdygn varom här är fråga. Emellertid bör det enligt min mening tillses, att ett dylikt stadgande icke otillbörligt utnyttjas för annat ändamål än som därmed avsetts, och jag har för den skull funnit mig böra föreslå sådan komplettering av ifrågavarande stadgande, att vaktindelad sjöman icke må, medan fartyget ligger i hamn, såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än 1 timme. Samtidigt har jag, med föranledande av uttalanden vid expertmötet i Köpenhamn, beaktat att stadgandet i dess föreslagna avfattning icke skulle bliva tillämpligt i samtliga fall då ett anlitande av bestämmelserna i 4 § kan vara påkallat av den anledning att fartyget befinner sig till sjöss under större delen av dygnet, och jag har för den skull låtit överarbeta stadgandet för tillgodoseende av det normala behov av arbete som i dylika fall gör sig gällande.

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

I *gällande lag* regleras arbetstiden i hamn i två paragrafer, nämligen 7 och 8 §§, av vilka den förra avser kortare, den senare längre uppehåll. Enligt 7 § må befälhavare under uppehåll i hamn, därest fartygets avgång skall äga rum senast under dygnet näst efter det varunder fartyget ankommit till hamnen, anordna skeppstjänsten i enlighet med de bestämmelser som äga tillämpning då fartyget är till sjöss. Enligt 8 §, som gäller då fartygs uppehåll i hamn avses att vara längre än nyss sagts eller då skeppstjänsten vid kortare uppehåll icke anordnas på sätt 7 § medgiver, utgör ordinarie arbetstid 8 timmar, i tropikerna 7 timmar, varutöver dock nödigt antal sjömän må under sammanlagt ytterligare högst en halv timme användas till klargöring, d. v. s. nödvändiga förberedelse- och avslutningsarbeten; å helgdag är det ordinarie arbetet inskränkt till högst 1 timmes lättare rengöring. För kökspersonalen gälla särskilda bestämmelser, avseende en arbetstid av högst 12 timmar med inskränkning å helgdag till för-

plägnadstjänst och nödig uppassning samt lättare rengöring. Vidare angivas klockslag mellan vilka det ordinarie arbetet skall vara förlagt, nämligen — utom för kökspersonalen — mellan klockan 6 och klockan 18 å söckendag och mellan klockan 6 och klockan 9 å helgdag, såvida ej annat överenskommes eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen alla dagar mellan klockan 5 och klockan 19, såframt ej annat föranledes av ändrad förläggning av den övriga besättningens arbetstid.

Mot dessa stadganden svarande bestämmelser innehållas i *sakkunnigförslagets* 8 §, vars 1 mom. avser kortare uppehåll (bestämt till 24 timmar) och i huvudsak är lika med 7 § i gällande lag, medan arbetstiden under längre uppehåll i hamn regleras i 2 mom., vars innebörd är följande: Ordinarie arbetstid för sjöman som icke tillhör köks- och intendenturpersonalen utgör högst 8 timmar om dygnet och högst 48 timmar i veckan, samt för köks- och intendenturpersonalen högst 8 timmar om dygnet, varutöver dock för sistnämnda personal 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 passagerares betjänande. Å helgdag är arbetet inskränkt till nödig vakttjänst eller, under högst 1 timme, vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring för den del av besättningen som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen; sjöman tillhörande den senare kategorin må enligt förslaget å helgdag icke åläggas annat arbete än sådant som erfordras för besättningens eller passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring. I fråga om arbetstidens förläggning innehåller förslaget med gällande lag överensstämmande föreskrifter med ändring allenast beträffande tiden för arbetets början å helgdag, som skjutits fram en timme, nämligen till klockan 6 för köks- och intendenturpersonalen och till klockan 7 för den övriga besättningen.

Sveriges redareförening har funnit anledning till invändning mot såväl avfattningen av 1 mom. som den i 2 mom. föreslagna regleringen av arbetstiden vid längre uppehåll i hamn, i vilket senare hänseende föreningen särskilt motsatt sig uteslutandet av den enligt gällande lag tillåtna halvtimmen för klargöring samt minskningen av arbetstiden för kökspersonalen; föreningens yttrande rörande 8 § i sakkunnigförslaget är av följande lydelse:

»*Mom. 1.* I gällande lag äger befälhavaren rätt att, därest fartygets avgång skall äga rum senast under dygnet näst efter det, varunder fartyget ankommer till hamn, anordna skeppstjänsten i enlighet med de bestämmelser, som äga tillämpning, då fartyget är till sjöss. I förevarande paragraf i förslaget har denna befogenhet inskränkts. Sjövakterna måste sålunda brytas, därest uppehållet är avsett att vara längre än 24 timmar efter ankomsten till hamn. Av praktiska skäl anser föreningen det nödvändigt, att gällande bestämmelser bibehållas.

I övrigt har detta moment givits en lydelse, som är sämre än konventionens. I konventionen lyder nämligen motsvarande bestämmelse på följande sätt: 'Sjövakter skola i regel upplösas, därest fartygets uppehåll i hamn

är avsett att vara mer än 24 timmar efter ankomsten, med mindre befälhavaren finner, att fartygets säkerhet därigenom skulle äventyras.' Föreningen kan icke finna det annat än både rimligt och rättvist, att denna lydelse intages i en ny lag med den ändring i avseende å tiden, varom ovan framhållits.

Mom. 2. Den halva timme, som jämlikt § 8 i gällande sjöarbetstidslag kan få uttagas — för fullgörande av nödiga förberedelse- eller avslutningsarbeten — utöver den ordinarie arbetstiden utan att övertidsersättning därför behöver betalas, har borttagits i förslaget. Detta medför den alldeles orimliga konsekvensen, att fartyget icke kan utan övertid effektivt utnyttja stuveriarbetarnas ordinarie arbetstid. Föreningen får i anledning härav anföra, att konventionsförslagets Art. 8, punkt 1. c) medgiver viss utökning av den ordinarie arbetstiden å hamndygn. I den svenska lagen bör därför intagas en bestämmelse motsvarande den, som i förevarande avseende finnes i gällande författning. I anslutning härtill får föreningen påyrka, att åt de möjligheter till undantag, varom jämväl i övrigt förmäles i ovannämnda bestämmelse i konventionen, gives uttryck i den svenska lagen.

I avseende å den förkortade arbetstiden för kökspersonal under hamndygn tillåter sig föreningen hänvisa till vad ovan under § 6 beträffande sagda personal anförts. Härutöver vill föreningen erinra därom, att konventionsförslagets Art. 9, punkt 3, medgiver en utökning i nationell lag av ordinarie arbetstiden för kökspersonalen under hamndygn utöver 8 timmar. Detta medgivande har vid upprättandet av det svenska lagförslaget endast begagnats på så sätt, att kökspersonal utöver de stadgade 8 timmarna såsom ordinarie arbete må åläggas skeppstjänst under sammanlagt högst 2 timmar om dygnet å passagerarfartyg och högst 1 timme å annat fartyg.

Det må bringas i erinran, att i meromnämnda proposition nr 240 vid 1934 års riksdag arbetstiden i hamn för kökspersonalen även å lastfartyg föreslagits till 10 timmar, ett förslag, som enligt föreningens sätt att se, nu icke borde hava frångåtts, då det väl från förslagsställarnas sida ansetts riktigt avvägt, ehuruväl föreningen icke kunde ansluta sig därtill.»

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart hava likaledes rest invändningar mot borttagandet av den extra halvtimmen för klargöring samt nedsättningen av arbetstiden för köks- och intendenturpersonalen, vilka båda ändringar de förklara sig befara komma att medföra stor utgiftsökning för den reguljära kust- och östersjöfarten.

Sakkunnig för redare av bogser- och prånfartyg har i anslutning till 8 § 1 mom. i sakkunnigförslaget och under hänvisning jämväl till 7 § framhållit, att rätten att bibehålla sjövakter under uppehåll i hamn bör gälla under ankomst- och avgångsdygn, oberoende av när ankomsten eller avgången äger rum.

Sveriges fartygsbefälsförening ifrågasätter huruvida det i sakkunnigförslagets 8 § 1 mom. föreslagna stadgandet låter förena sig med vissa bestämmelser i konventionsförslaget eller i vart fall kan anses överensstämmande med dess andemening, samt påyrkar stadgandets uteslutning eller omarbetning.

Svenska maskinbefälsförbundet anför liknande anmärkning rörande 8 § 1 mom. i sakkunnigförslaget, samt yrkar i fråga om 2 mom., att den för förläggning av besättningens arbetstid till annan tid än den fastställda stad-

gade förutsättningen att sådant är i vederbörande hamn brukligt, måtte närmare bestämmas att avse allenast sådant hamnarbete som icke är indelat i skift; föreningen yttrar i sistberörda hänseende följande:

»Beträffande den ordinarie arbetstidens förläggning utgår lagförslaget från att i stort sett bibehålla nuvarande bestämmelser. Det har emellertid visat sig, att dessa bestämmelser, vilka tillkommit i avsikt att under uppehåll i tropikerna lämna möjlighet till att göra uppehåll i arbetet under dagens hetaste tid och i stället förlägga en del av arbetstiden under annan tid på dygnet än den eljest tillåtna, fått en tillämpning, som icke varit avsedd vid lagens tillkomst. Det förekommer nämligen i vissa hamnar, att en del av stuveripersonalen arbetar i skift, ehuru den normala arbetstiden är förlagd mellan vissa timmar på dagen. Detta förhållande har medfört, att man vid lagens tillämpning har medgivit förläggning av sjöfolkets ordinarie arbetstid till vilken tid som helst på dygnet endast av den anledningen, att en del stuveriarbetare arbeta i skift. För att få bort detta missbruk anse vi det lämpligt att hänvisning till vad som i vederbörande hamn är brukligt endast får gälla personal, som icke är indelad i skift.»

Svenska sjöfolksförbundet anser, att 1 mom. av 8 § i sakkunnigförslaget bör uteslutas, och yrkar beträffande 2 mom. inskränkning av köks- och intendenturpersonalens arbetstid till 8 timmar; föreningen yttrar härom och beträffande förevarande stadganden i övrigt följande:

»*Ad § 8, mom. 1.* Tillräcklig anledning saknas för att, därest fartygets uppehåll i hamn icke är avsedd att vara längre än 24 timmar efter ankomsten, utsträcka arbetstiden till i flertalet fall i medeltal 12 timmar per dygn. Å vissa trader med korta hamnuppehåll och korta resor mellan hamnarna blir under sådana förhållanden möjligheterna till sömn och vila ytterst små. Det torde mer än väl räcka med de nio timmar som föreslagits, varför vi yrka att denna bestämmelse utgår.

Ad mom. 2. Den bestämmelse som i detta mom. ger rätt att hålla köks- och intendenturpersonalen i arbete 2 timmar, respektive 1 timme, utöver de stadgade 8 timmarna, bör strykas ur förslaget. Vi äro förvissade om, att bestämmelsen betyder en nära nog genomgående arbetstid av 10, respektive 9 timmar i stället för 8 för denna personal. På alla fartyg där det endast finnes en man, exempelvis kockstewart, assisterad av en mässpojke, måste självfallet alltid föreligga behov av hans arbete längsta möjliga tid. Å den grupp av fartyg som är så bemannad, jämte de flesta andra, kunna på grund av bestämmelsen lätt uppletas skäl till en icke avsedd utökning av arbetstiden, vilket gör 8-timmarsdagen som hamnarbetstid illusorisk. I övrigt har det visat sig praktiskt onödigt med mer än än 8 timmars hamnarbetsdag då de rederier som huvudsakligen idka passagerartrafik i fjärrtrafik, nämligen Svenska Amerika Linien, Svenska Lloyd och Fören. Ångfartygs A.-B. Götha i Göteborg, i kollektivavtal fastställt denna arbetstid. — — —

I samma moments fjärde stycke, som reglerar arbetet för köks- och intendenturpersonal å helgdag, böra orden 'i övrigt' strykas, då de lätt bli föremål för misstolkning som betyder en ökning av personalens arbete. Om befälhavaren har ett antal gäster ombord, kommer säkerligen tolkningen av orden att bliva, att uppassning av dessa lägges i orden 'i övrigt'. De komma således att ryckas bort ur sin förbindelse med besättning och passagerare, och givas en vidsträcktare tolkning än som avsetts. Då de icke kunna ha någon betydelse i sitt sammanhang böra de utgå.

Ordinarie hamnarbetstid för köks- och intendenturpersonalen bör förläggas mellan kl. 6 och kl. 18.»

Svenska stewartföreningen kräver likaledes strängare reglering av köks- och intendenturpersonalens arbetstid och yrkar i sådant syfte, att det för denna personal i fråga om arbetstid i hamn föreslagna undantagsstadgandet måtte uteslutas; alternativt föreslår föreningen, att det i sakkunnigförslaget angivna villkoret för ökning av köks- och intendenturpersonalens arbetstid utöver 8 timmar för dygn, nämligen att »för behörig fortgång av den övriga personalens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande så kräves», måtte skärpas att avse allenast fall där så *oundgängligen* kräves. Med ungefärligen samma motivering som den sjöfolksförbundet anfört framhåller stewartföreningen vidare, att uttrycket »nödig uppassning» i paragrafens näst sista stycke icke bör få anses omfatta uppassning av andra än passagerare eller personer som tillhöra besättningen; i syfte att förhindra vantolkning i sådant hänseende finner föreningen, i likhet med sjöfolksförbundet, orden »i övrigt» böra uteslutas. Slutligen föreslår föreningen, att förläggningstiderna för köks- och intendenturpersonalens arbetstid måtte fastställas till kl. 6—18 å söckendagar och kl. 7—18 å helgdagar.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava funnit 1 mom. av 8 § i sakkunnigförslaget kunna uteslutas; vad 2 mom. angår förklara ämbetsverken sig icke kunna förorda ytterligare inskränkning i fråga om kökspersonalens arbetstid, och hava i övrigt icke funnit anledning föreslå annat än en mindre jämkning i sakkunnigförslaget. Ämbetsverkens yttrande i berörda delar är av följande lydelse:

»Paragrafens första moment handlar om ordinarie arbetstid vid kortare uppehåll i hamn och avser att bereda möjlighet till att under sådant uppehåll låta sjövakterna fortgå. Momentet är i huvudsak av samma innebörd som nuvarande lags 7 §. Propositionen nr 240 till 1934 års riksdag upptog emellertid ej något liknande stadgande. Därest arbetstiden å ankomst- och avgångsdygn, såsom ämbetsverken föreslagit, i 7 § bestämmes till 10 timmar för vaktindelat däcksmanskap och dagmän, torde det ej föreligga något egentligt behov av att bibehålla ifrågavarande moment. Ämbetsverken finna sig för den skull kunna föreslå, att momentet uteslutes i en blivande lag.

Den återstående delen av 8 § handlar om ordinarie arbetstid under rena hamndygn, då 7 paragrafens bestämmelser om ankomst- och avgångsarbete ej äro tillämpliga. Lagförslaget avviker från nu gällande lag bl. a. däri, *att* det ej vidare skulle vara tillåtet att ålägga till kökspersonalen ej hörande sjömän att såsom ordinarie arbete utföra en halv timmes klargöringsarbete utöver 8 timmars ordinarie arbete per dygn, *samt att* kökspersonalens ordinarie arbetstid per dygn skulle inskränkas från 12 till 8 timmar, dock med skyldighet för denna personal att under vissa förutsättningar utföra ordinarie arbete under ytterligare 2 timmar å passagerarfartyg och en timme å annat fartyg.

Såväl uteslutandet av bestämmelsen om en halvtimmes klargöringsarbete som inskränkningen av kökspersonalens arbetstid har rönt motstånd från redarnas sida. De anställda åter hava särskilt yrkat på ytterligare inskränkning av kökspersonalens arbete.

Vad beträffar slopandet av rätten att utöver det övriga ordinarie arbetet ålägga personalen en halvtimmes klargöringsarbete är förslaget härom såvitt angår konventionsfartyg betingat av konventionens bestämmelser. I

fråga om övriga fartyg möter det visserligen icke något hinder enligt konventionen att låta ifrågavarande bestämmelse kvarstå, men ämbetsverken anse icke, att tillräcklig anledning föreligger att i detta avseende göra något undantag för dylika fartyg.

Lagförslagets inskränkning av kökspersonalens arbetstid kan otvivelaktigt leda till vissa svårigheter för arbetets anordnande. Svårigheterna torde dock icke vara av den grad, att de — om såvitt angår icke-konventionsfartyg det av ämbetsverken beträffande personer, som äro anställda huvudsakligen för passagerares räkning, förordade undantaget i 1 § 2 mom. kommer till stånd — behöva föranleda ändring i 8 §. Att i enlighet med yrkandena från de anställda ytterligare inskränka den lagstadgade maximiarbetstiden utöver vad lagförslaget innehåller kunna ämbetsverken icke förorda.

Ämbetsverken finna sig, beträffande den kvarstående delen av 8 §, endast böra föreslå, att nödig vakttjänst i hamn, som i betraktande av stadgandet härom i 12 § ej torde behöva få utföras såsom ordinarie arbete å helgdag, uteslutes ur uppräkningen av det å helgdag tillåtna ordinarie arbetet.»

Socialpolitiska delegationen har i anslutning till bestämmelsen i 8 § 1 mom. erinrat om, att vaktindelad tjänstgöring som bibehålles under fartygs uppehåll i hamn, enligt art. 8: 3 b) i konventionsförslaget kan grunda rätt till övertidsersättning. Beträffande 8 § 2 mom. har delegationen anfört, att i förra delen av andra stycket måhända lämpligen borde, efter mönster av konventionens art. 8: 1 b), erinras om att den å helgdag tillåtna arbetstimmen skall inräknas i den medgivna veckoarbetstiden av 48 timmar.

Departementschefen.

I likhet med ämbetsverken finner jag särskild bestämmelse om *arbetstiden i hamn vid kortare uppehåll* (8 § 1 mom i sakkunnigförslaget) kunna undvaras. Motsvarande stadgande i gällande lag (7 §) torde i praktiken mera sällan hava tillämpats. Jag vill erinra om att de förut avhandlade bestämmelserna i 7 § i lagförslaget äro tillämpliga vid sådana uppehåll som här äro i fråga; då 7 § icke innehåller föreskrift om arbetstidens förläggning till viss tid på dagen, möter sålunda intet hinder för bibehållande av sjövakter vid dylika tillfällen, ehuruväl beträffande tvåvaktindelad personal någon övertid därvid kan bliva erforderlig, särskilt för den ena vakten.

Vidkommande de föreslagna bestämmelserna rörande *den egentliga hamnarbetstiden* (8 § 2 mom. i sakkunnigförslaget) ansluter jag mig till ämbetsverkens mening, och jag finner sålunda ej skäl föreslå någon ändring i de sakkunnigas förslag utöver de av ämbetsverken angivna modifikationer.

Vad särskilt angår uteslutningen av den i gällande lag förekommande bestämmelsen om en halv timmes *extra arbetstid för klargöring,* vill jag, i anledning av vad som därutinnan anförts från redaresidan, anmärka, att ett bibehållande av ifrågavarande bestämmelse — vars tillämpning beträffande fartyg i konventionsfart skulle förhindra Sveriges anslutning till konventionen och därför icke kan ifrågakomma beträffande nordsjö- eller vidsträcktare fart — vad den reguljära kust- och östersjöfarten beträffar skulle vara utan praktisk betydelse; såsom framhållits av de sakkunniga representanterna för

denna gren av sjöfarten anlöpa nämligen fartyg i dylik fart oftast hamn en eller flera gånger varje dygn, och det står således befälhavaren fritt att tillämpa bestämmelserna i 7 § med den något längre arbetstid och friare arbetsordning som utmärka reglerna för arbetstiden vid ankomst och avgång.

Beträffande stadgandet om *helgdagsarbete* giver mig socialpolitiska delegationens anförande orsak anmärka, att enär ifrågavarande stadgande är konstruerat såsom en inskränkning i förhållande till den allmänna klausulen, det utan tillägg av ifrågasatt art bör vara fullt klart att den för löpande göromål och lättare rengöring tillåtna arbetstimmen skall inräknas i de tillåtna 48 veckoarbetstimmarna.

Med föranledande av svenska maskinbefälsförbundets uttalande rörande stadgandet om *arbetstidens förläggning* till annan tid än den i lagen angivna, där så är i hamnen brukligt, får jag framhålla, att syftet med detta stadgande alltfort bör anses vara bl. a. att bereda tillfälle för arbetsledningen att anpassa besättningens arbetstid efter de möjligheter till snabb lastning och lossning som erbjuda sig i de hamnar där stuveriarbetet bedrives i skift eller eljest förekommer å annan tid på dygnet än den vanliga. Jag vill understryka, att en dylik anordning, som tydligen icke kan väntas i praktiken förekomma i andra fall än där arbetsförhållandena i hamnen göra det ur arbetsekonomisk synpunkt motiverat, icke inverkar på arbetstidens längd, utan allenast avser förläggningen av den tillåtna ordinarie arbetstiden.

Beträffande *ekonomipersonalens arbetstid i hamn* hava, liksom i fråga om dess arbetstid till sjöss, starkt avvikande meningar gjort sig gällande. Den tveksamhet som framkallas av de uppenbara svårigheterna att på ett tillfredsställande sätt reglera detta område, har i konventionsförslaget (art. 9: 3) kommit till uttryck i medgivandet av rätt att genom nationell lagstiftning göra undantag från 8-timmarsprincipen. I sakkunnigförslaget har en arbetstid av 8 timmar angivits såsom huvudregel, varutöver möjlighet till extra arbetstid i begränsad utsträckning beretts för fall då särskilt behov därav gör sig gällande av hänsyn till den övriga besättningens skeppstjänst eller till omvårdnaden om passagerarna. 1934 års lagförslag upptog 10 timmar såsom maximiarbetstid för kökspersonalen i hamn. Ehuru det väl förefaller mig önskvärt att jämväl för ekonomipersonalens del tillämpa 8-timmarsprincipen under uppehåll i hamn, synes det mig dock icke vara tillrådligt att i ett slag minska arbetstiden från 12 till 8 timmar. Såsom jag förut framhållit, hyser jag den uppfattningen, att det skall låta sig göra att ordna ekonomipersonalens arbetstid på ett mera rationellt och tillfredsställande sätt, men för en dylik utveckling tarvas måhända någon tid, varunder möjlighet till något längre arbetstid än normalarbetsdagen synes böra stå till buds. Sakkunnigförslagets lösning att tillåta 1, resp. 2 tilläggstimmar å last-, resp. passagerarfartyg, där så kräves för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande, synes mig för den skull väl avvägd.

Att på sätt stewartföreningen föreslagit skärpa förutsättningen för tilläggstidens utnyttjande till att avse allenast fall då så »oundgängligen» krä-

ves, torde icke vara lämpligt, enär det här rör sig om behov som svårligen låta sig gradera på dylikt sätt. Den föreslagna strykningen av orden »i övrigt» efter uttrycket »nödig uppassning» i bestämmelsen rörande ekonomipersonalens helgdagsarbete kan av formella skäl icke förordas, enär skeppstjänst som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämväl innefattar uppassning (såsom t. ex. vid servering av kosten). Såväl av sammanhanget som av attributet »nödig» torde emellertid få anses tydligt nog framgå att stadgandet icke är avsett att tillämpas då fråga är om t. ex. ombord anordnat gästabud för andra personer än besättningen och passagerarna.

Vad slutligen angår *förläggningen av ekonomipersonalens* arbetstid, ligger det i sakens natur att förplägnadstjänsten måste begynna något tidigare än skeppstjänsten i övrigt, då den egentliga besättningens effektiva arbetstid eljest skulle kunna lida inskränkning.

3 kap. Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i närtrafik (9 §).

Ifrågavarande bestämmelser återfinnas i *gällande lag* i 11 och 12 §§, av vilka den förra innehåller föreskrift om att bestämmelserna i 2 kap. skola lända till efterrättelse, därest skeppstjänsten är indelad i vakter, oaktat resa varå fartyget nyttjas under vanliga förhållanden icke överstiger tolv timmars oavbruten gång, medan 12 § reglerar arbetsförhållandena å fartyg i dylik fart utan vaktindelning genom begränsning av den ordinarie arbetstiden till högst 24 timmar under två dygn i följd, med den ytterligare inskränkning att sjöman som ej tillhör kökspersonalen icke må såsom ordinarie arbete åläggas mera än 63 timmars skeppstjänst under loppet av en vecka. Därjämte innehåller 12 § en hänvisning till 10 § rörande landlov en gång i månaden för egna angelägenheters ordnande.

Föreskrifterna angående ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik äro i *sakkunnigförslaget* liksom i 1934 års lagförslag sammanförda till en paragraf (9 §). Dess innehåll är, såvitt angår arbetstidsregleringen, i sak detsamma som de bestämmelser i gällande lag för vilka nyss redogjorts, utom i fråga om köks- och intendenturpersonalen, vars ordinarie arbetstid i sakkunnigförslaget minskats från 24 timmar under två dygn i följd till 10 timmar för dygn räknat. Närtrafik definieras såsom annan fart än i 3 § första stycket sägs, d. v. s. sådan östersjö- eller inskränktare fart vari icke ingår resa som under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång. Motsvarighet till gällande lags bestämmelse om landlov är upptaget i de sakkunnigas förslag till ändringar i sjömanslagen (51 §).

Sveriges redareförening har beträffande de för närtrafiken föreslagna bestämmelserna inskränkt sig till att påtala nedskärningen av arbetstiden för kökspersonalen under framhållande av att den föreslagna begränsningen särskilt komme att drabba passagerarfartygen, beträffande vilka föreningen anser arbetstiden böra regleras på sätt hittills skett.

Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening har närmare utvecklat de

skäl och omständigheter som i fråga om arbetsförhållandena å närtrafikens passagerarfartyg göra särdeles stor rörlighet påkallad, särskilt med hänsyn till trafikens starkt säsongbetonade karaktär, växlande ej blott under skilda årstider, utan även inom en och samma arbetsvecka, med framträdande ökning av resandefrekvensen omkring veckoskiftena. Till belysning härav och såsom motivering för yrkande om undantagande såsom hittills (jfr 1 § 2 mom.) av köks- och intendenturpersonalen å närtrafikens passagerarfartyg från tillämpningen av sjöarbetstidslagen, anföres följande:

»I sista stycket av detta moment föreslås en *ordinarie arbetstid av högst tio timmar för dygn för sjöman, som tillhör köks- och intendenturpersonalen.* Från att hava varit helt undantagen från den nu gällande sjöarbetstidslagens tillämpning föreslås sålunda sagda personal att bliva inordnad under en ny lag och på ett sätt, som i praktiken kommer att medföra ödesdigra följder för såväl arbetsgivare som vederbörande anställda.

Förslagsställarne hava här gått synnerligen hårt fram och mest påfallande är, att icke ens *passagerar*fartygen tilldelats några lättnader i förhållande till närtrafikens övriga fartyg. Passagerarbefordran i närtrafik har dock i vårt land sin alldeles speciella egenart, som medför, att den icke kan låta sig påverkas varken av internationella överenskommelser eller av bestämmelser, som kanske kunna genomföras i våra grannländer. Företagarne kunna nämligen ej efter eget gottfinnande bestämma över de olika fartygens turplaner, utan måste anpassa dessa efter de tider, som bäst svara mot den resande allmänhetens önskningar och behov. Än mindre kunna rederierna under de merendels kortvariga resorna med en mångfald stationer (bryggor) föreskriva de tider, då trafikanterna skola intaga sina måltider eller annan förtäring, till skillnad från förhållandena å fjärrtrafikens fartyg, där passagerarne vanligtvis kunna betraktas såsom inackorderade ombord under resan med bestämda klockslag för måltider. Arbetsförhållandena å närtrafikens passagerarfartyg fordra därför ett synnerligen rörligt system med möjlighet att utnyttja köks- och intendenturpersonalens arbetsprestationer på det sätt denna trafiks speciella karaktär kräver. Och denna karaktär är olika icke blott under de olika årstiderna utan även under dagarne inom en arbetsvecka, varvid lördagar och söndagar äro de tillfällen, då resandefrekvensen utan gensägelse är störst särskilt om sommaren, då mesta möjliga arbete måste utföras av samtliga anställda. De rederier, som bedriva närtrafik med passagerarbefordran, existera faktiskt endast av sommarsäsongens fåtaliga lördagar och söndagar.

Restaurationsverksamheten å dessa passagerarfartyg bedrives veterligen undantagslöst med tillhjälp av kvinnlig personal. Under restauratrisen eller föreståndersken tjänstgöra vanligtvis kokerska, kallskänka (å de större fartygen), köksa, penteriflicka, servitris och städerska, men endast *en* av varje kategori på samma fartyg, utom där dettas lokala anordningar påfordrar flera (gäller i allmänhet för servitriser), och hava dessa anställda sålunda var och en sin speciella uppgift att fylla, oberoende av varanda på så sätt, *att den ena icke kan avlösa den andra,* men utgöra de samtidigt ändock kuggar, vilka alla måste samverka för att maskineriet skall fungera. Det är därför av allra största vikt att denna verksamhets karaktär av hushåll icke störes genom lagbestämmelser, vilkas tillkomst icke är oundgängligen nödvändig och, då veterligen heller intet giltigt skäl anförts, som kan befoga förslagsställarnes åtgärd, påyrkas härmed *att köks- och intendenturpersonalen åtminstone å närtrafikens passagerarfartyg alltjämt såsom hittills undantages från tillämpningen av en blivande sjöarbetstidslag.*

Skulle icke detta från företagarens synpunkt oavvisliga krav uppfyllas, måste dock under alla förhållanden serveringspersonalen (servitriser och städerskor), vilka i vissa fall hava inkomst *endast* i form av drickspengar, undantagas från lagens tillämpning.

Det föreliggande förslaget till ny sjöarbetstidslag medgiver en ordinarie arbetstid för köks- och intendenturpersonalen av högst tio timmar per dygn räknat. Denna arbetstid är alltför sparsamt tilltagen för det erforderliga behovet och systemet dessutom alldeles för osmidigt, särskilt med hänsyn till lördags- och söndagsarbetet. Här ovan är framhållet, att närtrafikens förplägningsförhållanden för passagerarne äro betydligt mer komplicerade än å fjärrtrafikens fartyg och dock hava för dessas motsvarande personal föreslagits en arbetstid av tolv timmar om dygnet. Motsvarande volym arbetstid men räknad per vecka, alltså 7 × 12 = 84 timmar, med en eventuell maximering till högst 30 ordinarie arbetstimmar under två på varandra följande dygn, skulle — såframt icke erforderlig befrielse från tillämpning av lagen kan medgivas — vara den högsta restriktiva gräns, som kan sättas för att överhuvudtaget restaurationsrörelse å hithörande fartyg skall kunna bedrivas såsom hittills. I annat fall måste nämligen verksamheten omläggas och rörelsen inskränkas till att omfatta endast buffet- eller annan enklare servering. Ett dylikt förfarande skulle omöjliggöra för rederierna att nöjaktigt tillgodose trafikanternas skäliga krav på förplägning och sålunda beröva fartygen ett behovs- och samtidigt trevnadsmoment, som särskilt med hänsyn till den landväga konkurrensen om passagerarne icke är oväsentligt. Härtill kommer, att genom sagda åtgärd ett stort antal av de nu ombord anställda — särskilt bland kökspersonalen — måste entledigas till följd av de anförda inskränkningarna.

Visserligen kan, då den ordinarie arbetstiden förbrukats, arbetet fortsättas i viss utsträckning genom utnyttjande av övertid, men rörelsen tål ej vid att betala ersättning härför utöver de löner och förmåner i övrigt, som avtalsenligt utgå till den därav berörda personalen. Dessutom är ett system, innebärande att arbetstiden i minsta detalj måste bevakas, ett oting för detta slag av verksamhet, där ett flertal av de anställda på grund av bristande utrymmen måste ha sin bostad inom lokal, som under viss del av dygnet även utgör arbetsplats för samma eller övrig ekonomipersonal. Den ständiga kontroll, som måste utövas över tid för arbete och tid för ledighet, kommer att skapa en mångfald irritationsmoment i synnerhet när personal, som kommer i åtnjutande av drickspengar, beröres av densamma, och huru skall restauratrisen eller föreståndersken effektivt kunna kontrollera arbetsprestationerna? Somliga av hennes underhavande ha sin verksamhet helt avskild från hennes arbetsplats och vid de tillfällen under fartygets hamnliggande, då hon i och för uppköp eller av annan med rörelsen förknippad orsak måste vara borta från fartyget, riskerar hon, på grund av omöjligheten att sjäiv kunna kontrollera arbetet, att detta eftersättes av de anställda i syfte att ernå övertid med åtföljande ersättning.

Det kan med till visshet gränsande sannolikhet förutsägas, att ingen person, som på eget ansvar bedrivit restaurationsrörelse å närtrafikens passagerarfartyg, kommer att åtaga sig uppgiften att utöva verksamheten på sätt som hittills skett, efter det att för henne underställd personal tillskapats en lag med en ordinarie arbetstid, som — trots klokt sparande — ej är rymlig nog att generellt förhindra uppkomsten av övertid, och samma beklagliga förhållande bliver med all säkerhet följden, då rederierna själva genom föreståndersk skola ersätta övertiden. Såsom ovan framhållits kommer sålunda en ogynnsam lag att till sina verkningar drabba inte minst kännbart de

anställda på grund av ofrånkomliga indragningar av arbetskraft i och med rörelsens omläggning.

Det sakförhållandet, att vid sjöarbetstidslagens första tillkomst och vid därefter skedda omgestaltningar av densamma samtliga anställda tillhörande köks- och intendenturpersonalen å närtrafikens fartyg undantagits från dess tillämpning, vartill man kan taga för givet, att här ovan anförda synpunkter medverkat, måste utgöra så pass otvetydiga bevis för deras berättigande, att de alltjämt böra vara avgörande för frågan.»

Sveriges segelfartygsförening hemställer, att den i 9 § b) i sakkunnigförslaget för vecka bestämda tidsbegränsningen måtte ökas från 63 till 70 timmar.

Sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg har bl. a. framhållit de svårigheter som äro förknippade med en reglering av arbetstiden å pråmfartygen i Strömma kanal, och som stadigvarande föranlett för trafikens upprätthållande nödigbefunnen dispensering från bestämmelserna i gällande lag.

Svenska maskinbefälsförbundet och *svenska sjöfolksförbundet* hava beträffande närtrafiken påyrkat begränsning av den för vecka beräknade ordinarie arbetstiden till 56 timmar. Sjöfolksförbundet, som jämväl i detta sammanhang upptagit den förut berörda frågan om definiering av begreppet »vakter på allmänt brukligt sätt», har beträffande arbetstidens begränsning såsom sin mening framhållit, att varken den internationella konkurrensen å fraktmarknaden eller andra internationella förhållanden kunde spela någon avgörande roll på detta område, och sålunda icke heller utgöra skäl för medgivande av längre arbetstid för det å fartyg i närtrafik arbetande sjöfolket än för flertalet andra arbetare inom landet. Då emellertid den med ifrågavarande fartyg bedrivna trafiken måste upprätthållas även under sön- och helgdagar, finner förbundet »hart när oövervinnliga svårigheter» föreligga för tillämpning av 48-timmars arbetsvecka, varför förbundet begränsar sitt yrkande på sätt nyss angivits.

Kommerskollegium och socialstyrelsen föreslå — under hänvisning till sitt förslag om uteslutning av den i 3 § andra stycket i sakkunnigförslaget förekommande bestämmelsen om vaktindelning — sådan ändring av 9 §, att skeppstjänsten inom närtrafiken måtte, oberoende av vaktindelning såsom formell förutsättning, få ordnas alternativt enligt de i 2 kap. givna föreskrifterna för arbetstidsregleringen inom fjärrtrafiken, eller enligt de summariska stadgandena i 9 § b) i sakkunnigförslaget. Beträffande dessa senare finna ämbetsverken icke skäl föreslå någon ändring.

Ämbetsverkens yttrande rörande förevarande del av lagförslaget är av följande lydelse:

»Enligt denna paragraf, som handlar om ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik, skall det ordinarie arbetet, där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, enligt paragrafens punkt a) anordnas enligt 2 kapitlets regler. Är skeppstjänst ej sålunda vaktindelad, skall det ordinarie arbetet anordnas enligt de i paragrafens punkt b) angivna reglerna. Även om föreskriften om »vaktindelning på allmänt brukligt sätt» skulle bibehållas i 2 kap. 3 §, framstår fordran, att sådan vaktindelning skall anordnas å fartyg i närtrafik för att 2 kapitlets regler skola tillämpas, såsom mindre

lämplig, då man betänker, att föreskrifterna i 2 kapitlet om arbete å ankomst- och avgångsdygn — vilket arbete enligt 2 kapitlets bestämmelser ej behöver vara vaktindelat — ofta och understundom dygn efter dygn komma i tillämpning ombord å dessa fartyg. Redan av denna anledning synes det vara skäl att i 9 § borttaga fordran å vaktindelning och lämna vederbörande fritt val att anordna skeppstjänsten antingen enligt 2 kapitlets regler eller enligt de i punkten b) angivna reglerna. Uteslutes, såsom ämbetsverken föreslagit, bestämmelsen om vaktindelning i 3 §, torde därav böra bliva en följd, att motsvarande bestämmelse i 9 § uteslutes. Ämbetsverken föreslå, att i varje fall sådan ändring vidtages i 9 §, att skeppstjänsten, oberoende av frågan om vaktindelning, kan anordnas enligt vilket som helst av de båda alternativen.

Ämbetsverken övergå härefter till punkten b) och därmed sammanhörande frågor.

Till en början vilja ämbetsverken fästa uppmärksamheten å ett från Örebro Rederi Aktiebolag inkommet yttrande, vari framhålles, att bolagets fartyg i trafik å linjen Stockholm—Örebro äro i oavbruten gång mer än 12 timmar och alltså enligt definitionen å närtrafik ej kunna anses nyttjade i sådan trafik; skeppstjänsten å dessa fartyg skulle följaktligen ej kunna anordnas i enlighet med de för närtrafikens fartyg i punkten b) angivna reglerna. Med hänsyn till de svårigheter, som härav skulle följa för bolagets rörelse, hemställer bolaget, att till närtrafik räknas all svensk insjötrafik. Enligt ämbetsverkens uppfattning torde emellertid de svårigheter, som kunde bliva förenade med att ifrågavarande trafik hänföres till fjärrtrafik, bliva i någon mån mindre framträdande, därest 2 kapitlets regler angående fjärrtrafik, särskilt de som förefinnas i 7 §, modifieras i enlighet med vad ämbetsverken ovan föreslagit. På grund härav och i betraktande av de dispensmöjligheter, som lagens 1 § 3 mom. erbjuder, när synnerliga skäl därtill äro, finna ämbetsverken sig ej böra i anledning av bolagets ovanberörda uttalande förorda någon ändring i lagförslaget.

Mot de i punkten b) angivna reglerna hava framkommit anmärkningar, ifråga om vilka torde uppmärksammas de av Skärgårds- och Mälarflottornas Rederiförening framhållna svårigheterna för närtrafiken, därest köks- och intendenturpersonalens arbetstid begränsas i enlighet med lagförslaget. Dessa svårigheter, som otvivelaktigt äro att befara av lagförslagets fastställande i oförändrat skick, torde dock, såvitt ämbetsverken kunna finna, bliva åtminstone i huvudsak avhjälpta, därest det av ämbetsverken i lagförslagets 1 § 2 mom. ifrågasatta undantaget för person, som är anställd huvudsakligen för passagerares räkning, införes i en blivande lag.

Vidare torde särskilt vara att bemärka yrkanden av Maskinbefälsförbundet och Sjöfolksförbundet om nedsättning till 56 timmar per vecka av den till 63 timmar per vecka föreslagna arbetstiden för sjömän, som ej tillhöra köks- och intendenturpersonalen, samt yrkande av Segelfartygsföreningen om denna arbetstids utökning till 70 timmar per vecka. Ämbetsverken anse sig ej kunna förorda bifall till någotdera av dessa yrkanden och vilja beträffande det senare framhålla, att detta i viss mån torde tillgodoses beträffande till Segelfartygsföreningen anslutna segelfartyg med hjälpmaskin genom den av ämbetsverken föreslagna ändringen av 1 § 2 mom. f), genom vilken dessa fartyg i samma utsträckning som för närvarande undantagas från lagens tillämpning.»

Departementschefen.

I fråga om konstruktionen av stadgandet angående ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik kan jag icke se något hinder att, på sätt ämbetsverken före-

slagit, övergiva *vaktindelning* såsom obligatorisk skiljegrund vid val mellan 2 och 3 kapitlens bestämmelser. Där vaktindelning verkligen förekommer, blir skillnaden allenast den att reglerna i 9 § bliva tillämpliga i konkurrens med 4 och 7 §§, vilket uppenbarligen icke medför någon försämring för sjömännen i jämförelse med nuvarande ordning. Beträffande återigen fartyg varå vaktindelning icke förekommer, kan fakultativ tillämpning av bestämmelserna i 2 kapitlet näppeligen föranleda till någon obehörig utsträckning av arbetstiden, enär de av mig förordade regler i 2 kapitlet som gälla för icke vaktindelad personal (5, 7 och 8 §§) innehålla snävare begränsning av arbetstiden än 9 §. Vad nu sagts avser icke ekonomipersonalens arbetstid, till vilken fråga jag strax återkommer. Ehuru 2 kapitlets arbetsordning enligt sakens natur i praktiken sällan torde komma att tillämpas å fartyg i närtrafik, synes det dock kunna vara skäl att hålla möjligheten öppen. Jag vill emellertid i detta sammanhang erinra om vad jag i samband med inledningen till 2 kap. framhållit, nämligen att det icke må anses tillåtet att kombinera tillämpning av 2 och 3 kapitlen, eller att för viss del av besättningen tillämpa reglerna för fjärrtrafik, medan närtrafikbestämmelserna tillämpas för en annan del.

Frågan om *ekonomipersonalens ordinarie arbetstid i närtrafik* sammanhänger med den i 1 § 2 mom. förekommande undantagsbestämmelsen angående viss betjäningspersonal. Jag erinrar om att jag vid behandlingen av sagda undantagsbestämmelse förordade en begränsning av det av ämbetsverken föreslagna undantaget beträffande arbete som utföres av »person vilken å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och uppassning med därtill hörande rengöring eller för passagerares räkning i övrigt» till att avse allenast person som å dylikt fartyg är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande. Med ämbetsverkens formulering skulle tydligen hela kökspersonalen komma att bliva undantagen å smärre passagerarfartyg i närtrafik, medan den av mig föreslagna formuleringen icke berör annan personal än den egentliga uppassarpersonalen. Med hänsyn till de svårigheter för ordnandet av kökspersonalens arbete å smärre passagerarfartyg i närtrafik varom utredningen vittnat, har jag funnit nyssberörda inskränkning av det av ämbetsverken föreslagna undantaget icke lämpligen kunna genomföras utan att samtidigt beredes något större frihet beträffande arbetsordningen för den icke undantagna delen av ekonomipersonalen å passagerarfartyg i närtrafik än sakkunnigförslaget avser, medan åter för lastfartygens vidkommande skäl icke synas vara för handen för längre arbetstid för ekonomipersonalen än för den övriga besättningen. En reglering enligt dessa grunder torde lämpligen kunna ske på så sätt, att bestämmelsen om 10 timmars ordinarie arbetstid för dygn för ekonomipersonalen utelämnas, samt att bestämmelserna om högst 24 timmars arbetstid under två dygn i följd, respektive högst 63 timmar i veckan få omfatta jämväl ekonomipersonalen, den sistnämnda regeln dock allenast nämnda personal å lastfartyg. För ekonomipersonalen å passagerarfartyg skulle sålunda 24-timmarsregeln bliva ensamt normerande. Såsom skäl för att till-

låta så pass lång arbetstid för denna personalkategori har jag tillika tagit i betraktande att arbetet allenast under förhållandevis kort tid av året, och jämväl då mera tillfälligtvis, torde kunna förväntas förekomma i sådan utsträckning att maximiarbetstiden kan behöva tagas i anspråk.

Vad slutligen angår den av sakkunnige för redare av bogser- och pråmfartyg berörda frågan om regleringen av arbetstiden å de i Strömma kanal nyttjade pråmfartygen får jag anmärka, att de förhållanden det här gäller synas vara av alltför speciell art för att lämpligen kunna regleras i lagen; dylika frågor torde sålunda alltfort böra behandlas såsom dispensärenden, men i den mån uppkommande spörsmål avse förhållanden av mera stadigvarande natur, synes det få tagas under övervägande att meddela dispensbeslut för längre tid än hittills plägat förekomma, möjligen i vissa fall utan tidsbegränsning.

4 kap. Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

Liksom i gällande lag innehåller detta kapitel i sakkunnigförslaget fyra paragrafer, avseende skeppstjänst som må åläggas sjöfolket utöver det ordinarie arbetet. I främsta rummet avhandlas s. k. säkerhetstjänst, d. v. s. skeppstjänst som krävs för avvärjande av fara för sjöolyckor eller olycksfall eller andra risker som kunna hota sjöfarandes person eller egendom, jämte annan skeppstjänst som, utan att kunna hänföras till säkerhetstjänst i egentlig mening, i så måtto likställts med säkerhetstjänst att arbetet i fråga må utföras utan någon begränsning och utan särskild ersättning enligt sjöarbetstidslagen. Därnäst regleras övertidsarbetet, varmed förstås skeppstjänst som icke är av nyss angiven art, men dock må åläggas sjöman utöver det ordinarie arbetet, under förutsättning att härför lämnas ersättning, för vars beräknande särskilda regler gälla; i vissa fall må dylikt arbete förekomma utan inskränkning, men i regel är övertidsarbetet begränsat till visst antal timmar per dag eller annan tidrymd.

10 §. *Säkerhetstjänst m. m.*

Mot denna paragraf i sakkunnigförslaget svarande bestämmelser återfinnas i *gällande lag* i 13 §, enligt vilken sjöman må användas till skeppstjänst utan hinder av de i det föregående stadgade begränsningar, då det är fråga om följande slag av skeppstjänst, nämligen d e l s egentlig säkerhetstjänst, i lagen betecknad såsom skeppstjänst som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods eller till fartygs navigering eller manövrering till sjöss nödvändigt måste utföras å annan tid än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst, d e l s nödhjälp i fall då skyldighet att lämna sådan föreligger enligt sjölagen, d e l s deltagande i författningsmässigt föreskrivna övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap, d e l s askhissning till sjöss, d e l s skeppstjänst som föranledes av besättningsminskning under pågående resa, d e l s slutligen vakttjänst i hamn. För skeppstjänst som utföres på grund av dessa bestämmelser är sjöman, utom i fråga om hamnvakttjänst,

icke utan särskild överenskommelse berättigad till ersättning i vidare mån än i 23 § sjömanslagen stadgas i fråga om arbete till följd av besättningsminskning under pågående resa; beträffande hamnvakttjänst gäller, att för sådan vakttjänst som förrättas å annan tid än under ordinarie arbetstid, antingen motsvarande fritid skall vara beredd eller beredas under samma dygn eller närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete.

Sakkunnigförslaget skiljer sig från gällande lag i första hand därutinnan att stadgandet rörande den egentliga säkerhetstjänsten erhållit en snävare formulering, hämtad från 1934 års lagförslag; syftet är att klarare utmärka säkerhetstjänstens speciella karaktär av skeppstjänst som föranledes av mer eller mindre oförutsedd, plötsligt uppträdande fara, eller i vart fall påkallas av en till sin natur mera tillfällig åtgärd. Förslaget angiver denna *säkerhetstjänst i trängre bemärkelse* på följande sätt: »skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods», vilket är själva huvudstadgandet, samt fogar därtill följande bestämning: »eller som nödvändigt kräves för utförande av segelmanöver eller lodning eller annan dylik av fartygs navigering eller manövrering till sjöss betingad åtgärd av tillfällig natur». Vidare återfinnas i sakkunnigförslaget samma bestämmelse som i gällande lag om skeppstjänst som erfordras för *nödhjälp* samt för påbjudna *övningar* med bärgnings- och eldsläckningsredskap. Dessutom upptager sakkunnigförslaget bland de slag av skeppstjänst som likställts med säkerhetstjänst även *åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn.* I gällande lag återfinnes stadgande härom i 14 § andra stycket, enligt vilket lagrum arbete för sådant ändamål må utföras utan de för övertidsarbete i 15 § angivna begränsningar, men, därest det företages å tid då sjöman eljest endast må användas till säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst, skall ersättas såsom övertidsarbete. Däremot hava i sakkunnigförslaget ur ifrågavarande lagrum utsöndrats bestämmelserna angående dels *askhissning,* varom vissa förut berörda stadganden i stället förekomma i 4 och 7 §§ i förslaget, dels skeppstjänst som föranletts av *besättningsminskning,* vilken fråga reglerats i 12 § i förslaget, dels ock *hamnvakttjänst,* vilken skeppstjänst i sakkunnigförslaget reglerats genom föreskrifter i 8, 11 och 12 §§. Beträffande *ersättningsfrågan* innehåller sakkunnigförslaget allenast det negativa stadgande, att sjöman icke är berättigad till särskild ersättning för skeppstjänst som utföres på grund av de i paragrafen meddelade bestämmelserna, såvida ej annat överenskommits; den i gällande lag förekommande hänvisning till 23 § sjömanslagen beträffande ersättning för ökat arbete till följd av besättningsminskning har uteslutits i samband med huvudstadgandets överflyttning till 12 §, enligt vilken ersättning skall utgå för ifrågavarande arbete såsom för övertidsarbete. Denna konstruktion har ävenledes föranlett förslag till ändring i 23 § sjömanslagen.

Sveriges redareförening har rest vissa invändningar mot innehållet i sakkunnigförslagets 10 § och har därvid anfört följande:

»Den definition å begreppet säkerhetstjänst, som här intagits, får anses alltför snäv. Detta begrepp får icke definieras så, att bestämmelsen därom verkar återhållande på befälhavaren, då det gäller att begagna sig av dylik tjänst, enär en sådan verkan skulle kunna inverka menligt på sjöfartssäkerheten. I lagförslaget har definitionen därå avfattats betydligt snävare än som skett i konventionsförslagets Art. 12, a). På grund härav får föreningen bestämt påyrka, att, därest säkerhetstjänstebegreppet skall ändras, detsamma gives åtminstone samma avfattning som i konventionsförslaget.

Vidare får föreningen påtala det förhållandet, att skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit under pågående resa förminskad, ävensom nödig vakttjänst i hamn i förslaget utelutits från bestämmelserna om säkerhetstjänst, vilket i avseende å den förstnämnda kan komma att medföra en viss oklarhet, särskilt med tanke på den föreslagna definitionen å nämnda begrepp.»

Sveriges fartygsbefälsförening har beträffande 10 § punkt a) i sakkunnigförslaget yrkat, att orden »segelmanöver eller lodning eller annan dylik» måtte utgå, eller att gällande stadgande i 13 § punkt a) måtte bibehållas; såsom motivering anföres följande:

»Segelmanöver kan naturligtvis många gånger vara ren säkerhetstjänst men ingalunda alltid. Å segelfartyg med hjälpmaskin kan självfallet hända att fartygets säkerhet fordrar utförande av segelmanöver, men det kan lika väl tänkas, att segelmanöver vidtages för att vid god vind med seglens hjälp öka fartygets fart. När segelmanöver skall vara att anses som utförd för fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet är för varje sjöman lika uppenbart som att segelmanöver icke alltid är att hänföra till säkerhetstjänst. Ett omnämnande av segelmanöver i detta sammanhang måste därför anses vara oriktigt.

Än större betänksamhet möter stadgandet att lodning skall hänföras till säkerhetstjänst. Lodning är en åtgärd som under vissa förhållanden är den vanliga och naturliga åtgärden för bestämmande av fartygets läge. Skulle lodningen allmänt hänföras till säkerhetstjänst, kunde med lika rätt dit hänföras varje annan åtgärd vidtagen för bestämmande av fartygets läge. Därest lodning på grund av att sådan vanligen företages i tjocka skulle vara att anse såsom säkerhetstjänst, finge även radiopejling betraktas såsom säkerhetstjänst, alldenstund denna ortsbestämningsmetod vanligast förekommer under tjocka. Att lodning icke vare sig kan eller bör anses som säkerhetstjänst synes föreningen bäst kunna belysas därmed att lodning icke sällan företages i klart väder — då även andra observationsmöjligheter stå till buds — för att därigenom erhålla kontroll på andra utförda ortbestämningar. Såsom exempel härå kan anföras att det är vanligt ombord å fartyg, som trafikera nordatlanten, att medelst lodning kontrollera astronomiska observationer vid såväl New Foundlandsbankarna som vid den europeiska kontinenttröskeln utanför engelska kanalen. Att till säkerhetstjänst hänföra lodning synes föreningen vidare felaktigt av det skälet, att lodningen kan normalt förekomma under flera dygn i sträck med endast en halvtimmes eller timmes mellanrum.»

Fartygsbefälsföreningen har vidare ifrågasatt, huruvida icke, sedan styrmanstelegrafisternas arbetstid begränsats på sätt i sakkunnigförslaget skett, i 10 § borde jämväl omnämnas telegraftjänst som föranledes av nödkorrespondens, ävensom påyrkat överflyttning till 11 § av bestämmelsen i

punkt d) angående skeppstjänst som förrättas i och för vidtagande av åtgärd som påbjudits av myndighet i hamn.

Svenska maskinbefälsförbundet, som likaledes rest invändning mot sistberörda stadgande i sakkunnigförslaget, har föreslagit dess överflyttning till den i 12 § förekommande uppräkning av olika slag av skeppstjänst som, ehuru hänförliga till övertidsarbete, äro undantagna från därför stadgad tidsbegränsning.

Samma mening har tillkännagivits av *svenska sjöfolksförbundet,* som dessutom yrkat, att 10 § allenast måtte omfatta de under punkterna a), b) och c) intagna bestämmelserna i den formulering som använts i konventionsförslaget.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava föreslagit uteslutning ur 10 § av senare delen av punkt a) samt överflyttning till 12 § av stadgandet i punkt d); härutinnan samt beträffande denna paragraf i övrigt hava ämbetsverken anfört följande:

»Mot denna paragraf, vilken handlar om säkerhetstjänst och annan tjänstgöring, som sjöman kan åläggas att utan särskild ersättning utföra utöver det ordinarie arbetet, hava i de inkomna yttrandena riktats vissa anmärkningar, som huvudsakligen avse punkterna a) och d).

Punkten a) innehåller visst stadgande om säkerhetstjänst. Konventionens motsvarande bestämmelser om säkerhetstjänst återfinnas dels i dess Art. 8 mom. 2 och mom. 3 a), enligt vilka bestämmelser sjövakter utan särskild kompensation få under fartygs uppehåll i hamn bibehållas även utöver 24 timmar efter ankomsten, därest befälhavaren finner, att fartygets säkerhet annars skulle äventyras, dels ock i konventionens Art. 12 a), enligt vilket arbete, som befälhavaren finner vara nödvändigt och trängande för fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, helt undantages från konventionens bestämmelser om arbetstid och alltså även från i sistnämnda bestämmelser omnämnd särskild kompensation.

Enligt 10 § punkt a) i lagförslaget hänföres till säkerhetstjänst först och främst »skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods». Denna till säkerhetstjänst sålunda hänförda skeppstjänst kan måhända sägas vara av något mera begränsad omfattning än vad konventionen medger. Omfattningen torde, därest ej i ordet »hotande» inlägges betydelsen av att faran skall vara omedelbart överhängande, ungefär motsvara vad med stöd av 13 § punkt a) i nuvarande lag anser utgöra säkerhetstjänst i egentlig bemärkelse. Det skulle alltså exempelvis ej möta hinder att med stöd av lagförslagets 10 § punkt a) låta sjövakterna fortgå i hamn såsom säkerhetstjänst i ungefär samma omfattning som med tillämpning av nuvarande lag. Under dessa förhållanden finna ämbetsverken sig kunna lämna den nu omhandlade delen av 10 § punkt a) utan erinran.

Enligt lagförslagets 10 § punkt a) hänföres till säkerhetstjänst vidare skeppstjänst, som nödvändigt kräves för utförande av segelmanöver eller lodning eller annan dylik, av fartygs navigering eller manövrering till sjöss betingad åtgärd av tillfällig natur». Det torde kunna ifrågasättas, huruvida ej härigenom kommer att till säkerhetstjänst i vissa fall hänföras skeppstjänst, som ej är att anse såsom säkerhetstjänst i egentlig mening och som knappast synes kunna inbegripas under konventionens säkerhetstjänstbegrepp. Det synes även ämbetsverken som om denna del av punkten a) knappast fyller något verkligt behov. Vad »segelmanöver» beträffar må erinras om att segelfartyg utan hjälpmaskin enligt stadgande i 1 § skulle undantagas från tillämpningen

av en blivande lag. Vidare torde det, även om denna del av punkten a) uteslutes, ej möta hinder att såsom säkerhetstjänst utföra exempelvis sådan lodning, som av säkerhetshänsyn måste äga rum. Ämbetsverken föreslå, att nu ifrågavarande del av 10 § punkt a) uteslutes.

I detta sammanhang vilja ämbetsverken, i anledning av att Fartygsbefälsföreningen ifrågasatt, huruvida ej skyldigheten för telegrafist att kvarstanna på vakt vid nödkorrespondens borde omnämnas i paragrafen, såsom sin mening uttala, att telegrafistens vakthållning i dylikt fall blir hänförlig till säkerhetstjänst enligt stadgandena i paragrafens punkter a) och b).

Enligt punkten d) skulle å annan än ordinarie arbetstid vidtagen åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn, icke medföra rätt till övertidsersättning. Eftersom denna bestämmelse onekligen går något längre än konventionens motsvarande stadgande och då behovet av att kunna vidtaga dylik åtgärd å annan än ordinarie arbetstid lärer bli tillräckligt tillgodosett, därest åtgärden kan utföras såsom övertidsarbete utan tidsbegränsning, få ämbetsverken föreslå, att punkten d) överflyttas till den i 12 § förefintliga uppräkningen av övertidsarbete, som ej är underkastat tidsbegränsning.»

Socialpolitiska delegationen har ävenledes framställt anmärkning mot att, såsom i punkt a) i sakkunnigförslaget skett, till säkerhetstjänst hänföra skeppstjänst som nödvändigt kräves för utförande av segelmanöver etc., vilket delegationen, lika med ämbetsverken, finner knappast överensstämma med konventionen.

Jämväl i fråga om punkt d) anmärker delegationen på mindre god överensstämmelse med däremot svarande stadgande i konventionen (art. 12 e), vilket är begränsat till övertidsarbete som erfordras för fullgörande av tull- eller ock karantän- eller andra sanitära formaliteter.

Departementschefen.

Av ämbetsverken i överensstämmelse med socialpolitiska delegationens samt befäls- och manskapsorganisationernas anmärkningar föreslagna ändringar i sakkunnigförslaget finner jag välbetänkta, och jag ansluter mig jämväl i övrigt till ämbetsverkens uttalanden rörande bestämmelserna i denna paragraf.

11 §. *Övertidsarbete.*

Mot stadgandena i denna paragraf svarande föreskrifter innehållas i *gällande lags* 14 § första stycket, varest stadgas förpliktelse för sjöfolket att, med de begränsningar som angivas i nästföljande paragraf, i större utsträckning och å andra tider än i 2 och 3 kapitlen sägs, mot ersättning utföra jämväl annan än i nästföregående paragraf omförmäld skeppstjänst (säkerhetstjänst m. m.). Vidare innehåller paragrafen i ett andra stycke det stadgande rörande övertidsarbete i och för vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn, för vilket jag nyss redogjort i samband med föreskrifterna rörande säkerhetstjänst m. m.

Sakkunnigförslagets 11 § innehåller med första stycket i 14 § av gällande lag i sak överensstämmande föreskrift. Därtill ansluter sig en bestämmelse om formen för övertidsersättningen av innebörd att dylik ersättning skall utgå i penningar eller ock, då fråga är om vakttjänst i hamn eller om ar-

bete som utföres av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

Sveriges redareförening har — under erinran om att det förslag till sjöarbetstidslag, som framlades med kommerskollegii och socialstyrelsens gemensamma betänkande av den 25 september 1933, upptog fritidskompensation såsom alternativ ersättningsform för all övertid — yrkat tillämpning av denna princip, vilket föreningen finner så mycket angelägnare som konventionsförslaget lämnat frågan om sättet för övertidskompensationens utgörande åt intern reglering och följaktligen icke lägger något hinder i vägen härför; föreningen påtalar i detta sammanhang i sakkunnigförslaget i detta som i andra fall tillsyneskommen underlåtenhet att begagna de möjligheter att bereda lättnader för sjöfarten som konventionsförslaget erbjuder.

Svenska sjöfolksförbundet motsätter sig tillämpning av fritidskompensation såsom ersättningsform över huvud taget och bestrider skäligheten av att övertidsarbete i form av vakttjänst i hamn må ersättas på annat sätt än övertidsarbete i övrigt, detta särskilt emedan möjligheterna för vila under dagen, då lastning eller lossning pågår, enligt förbundets mening icke äro tillfredsställande. Förbundet yrkar för den skull att orden »eller ock, då fråga är om vakttjänst i hamn» måtte utgå ur förslaget, men föreslår samtidigt, att i 8 § måtte göras ett tillägg av innehåll att ordinarie arbetstid, då fråga är om vakttjänst i hamn, må förläggas till annan tid på dygnet än mellan de för sådant arbetes förrättande eljest bestämda klockslag, nämligen mellan kl. 6 och kl. 18 på söckendag, respektive kl. 7 och kl. 9 på helgdag.

Kommerskollegium och socialstyrelsen förklara sig icke hava funnit anledning föreslå annan ändring i 11 § sakkunnigförslaget än att bestämmelsen angående sättet för övertidsersättningens utgörande av formella skäl borde överflyttas till 13 § och där placeras såsom ett första moment.

Departementschefen. Jag ansluter mig till detta ämbetsverkens förslag och har i övrigt icke funnit skäl frångå sakkunnigförslaget. Vad särskilt angår sjöfolksförbundets ändringsförslag i fråga om bestämmelserna rörande vakttjänst i hamn får jag anmärka, att det, med den av mig förordade avfattningen av stadgandet i 8 § angående helgdagsarbete i hamn, skulle komma att innebära att hamnvakttjänst — i motsats till vad fallet skulle bliva vid bibehållande av motsvarande av sjöfolksförbundet utan erinran lämnade stadgande i sakkunnigförslaget — icke skulle kunna förrättas på helgdag annorledes än mot övertidsersättning i penningar.

12 §. *Begränsning av övertidsarbete.*

Gällande lag innehåller detaljerade föreskrifter rörande begränsning av övertidsarbete (15 §). Olika bestämmelser gälla beträffande fartyg med, respektive utan vaktindelning. För fartyg med vaktindelning utgöra, i korthet uttryckt, 6 timmar under två dygn i följd maximum för övertidsarbete tillhopa med annan eventuellt förekommande skeppstjänst utöver den ordi-

narie arbetstiden till sjöss eller vid ankomst eller avgång; i hamn gäller, såvitt angår söckendag, enahanda begränsning för dygn räknat och ett maximum för den sammanlagda skeppstjänsten av 28 timmar under två dygn i följd, medan å helgdag övertidsarbete icke är medgivet i vidare mån än att sjömannens skeppstjänst under samma dag därigenom kommer att uppgå till högst 8, i tropikerna 7 timmar. För nu ifrågavarande fartyg gäller vidare, att till övertidsarbete för annan lastning eller lossning än sådan som avser passagerares effekter eller post eller gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, sjöman ej må användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas. För fartyg utan vaktindelning gäller, att övertidsarbete icke må förekomma, därest tiden för skeppstjänsten därigenom skulle komma att överstiga 30 timmar under två dygn i följd. Slutligen stadgas såsom allmän regel, att övertidsarbetet icke må överstiga 18 timmar i veckan.

I likhet med 1934 års lagförslag innehåller *sakkunnigförslaget* väsentligt enklare regler beträffande begränsningen av övertidsarbetet. Såsom huvudbestämmelse föreslås ett maximum för vecka av 24 timmar, med tillägg att övertidsarbete dock icke må förekomma regelbundet eller i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar. 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 i 4 § punkt a) angiven tid (8 timmar) såsom ordinarie arbete ålagts telegraf- eller telefontjänst.

Från sålunda stadgad begränsning undantages enligt sakkunnigförslaget övertidsarbete som erfordras för a) nödig vakttjänst i hamn, b) skeppstjänst som föranledes av besättningsminskning under pågående resa, vilka båda bestämmelser, såsom jag vid behandlingen av 10 § anmärkt, i gällande lag äga motsvarigheter i det lagrum som avser säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst (13 §), och c) annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov, och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt sjöarbetstidslagen har att förrätta arbete. Sistnämnda föreskrift, som hämtats från 1934 års lagförslag, är avsedd att utgöra ett komplement till stadgandet om säkerhetstjänst (10 § a) och bildar en reservklausul som öppnar möjlighet för fullgörande mot övertidsbetalning av nödvändigt arbete, även om ordinarie arbetstid eller övertidsarbete icke längre står till buds och förutsättningarna för säkerhetstjänst icke äro för handen.

Sveriges redareförening har gjort gällande, att den föreslagna begränsningen av det ordinarie arbetet, som enligt föreningens mening icke tillgodosåge sjöfartens normala behov, gjorde regelbundet övertidsarbete oundvikligt, samt förty yrkat, att *förbudet mot regelbundet övertidsarbete* måtte utgå; härtill har föreningen knutit ett uttalande rörande förekomsten av övertidsarbete såsom bevis för andra verkningar av lagstiftningen än sådana som

ligga inom det syfte som föreningen förmenar vara lagens huvudsakliga ändamål, nämligen att skydda sjöfolket mot överansträngning. Uttalandet är av följande lydelse:

»I syfte att skydda mot överansträngning hava lagstiftarna fastställt en viss ordinarie arbetstid. Denna är emellertid icke anpassad efter sjöfartens behov och de krav, som måste ställas på den praktiska skeppstjänsten, vilket bevisas därav, att den ordinarie arbetstiden helt enkelt icke kan hållas, utan måste i viss utsträckning normalt och regelmässigt utökas med övertid. Detta förhållande blottar ett grundfel i lagstiftningen. I stället för att endast utgöra ett skydd mot överansträngning vid för lång arbetstid, har lagen blivit ett maskerat medel att förskaffa sjöfolket extra löneförmåner utöver den avtalade hyran. Lagstiftningen har härigenom överskridit sina naturliga gränser.»

Beträffande det i sakkunnigförslaget i denna paragraf bland reglerna om övertidsarbete upptagna stadgandet om extra *arbete som föranledes av besättningsminskning,* vilket arbete, såsom förut anmärkts, hittills hänförts till de slag av skeppstjänst, som likställts med säkerhetstjänst, har redareföreningen yrkat bibehållande av gällande ordning.

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart hava rörande frågan om begränsning av övertidsarbete anfört följande:

»Det är av synnerlig vikt, att tidsbegränsningen vid övertidsarbete icke blir för snävt tilltagen. Kustfartens livsbetingelser äro snabba sjöresor och kort tid i hamn. I stuveriavtalen har kustfarten erhållit vissa lättnader för väntetid, och lastning och lossning på övertid. Stuveriarbetarna runt Sveriges kuster som för sin existens äro beroende av sjöfarten och dess upprätthållande, ha beaktat kustfartens prekära läge och visat sig tillmötesgående, så att de tekniskt fulländade fartygen kunna utnyttja sina moderna anordningar för skyndsam och reguljär godsomsättning. Reduceras arbetstiden ombord så mycket att fartygens tekniska utrustning icke kan till fullo utnyttjas, kommer den landväga konkurrensen, ohämmad av lagparagrafer och arbetstidsrestriktioner att förkväva kustsjöfarten.»

Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening har för närtrafikens vidkommande gjort följande erinringar gentemot innehållet i 12 § av sakkunnigförslaget:

»Alla närtrafikens fartyg, som verkställa resor efter en för längre eller kortare tid gällande turplan, på grund av vilken övertid ofrånkomligt måste uppkomma, benyttja regelbundet denna övertid så länge turplanen varar. Om övertidsarbete ej skulle få förekomma regelbundet, hava dessa fartyg alltså endast den ordinarie arbetstiden till sitt förfogande, men därigenom berövas de samtidigt möjligheten att bedriva den trafik, vartill de äro avsedda.

Beträffande bestämmelsen om sexton timmar såsom maximisumma av ordinarie arbetstid och övertid, som får uttagas för skeppstjänst under ett och samma dygn, bör sagda summa höjas till aderton timmar enligt vad erfarenheten i en del fall utvisat vara behövligt.

Lämpligt synes vara, att övertidsbestämmelserna för närtrafiken angivas i särskilt stycke, var vid den nu gällande lagens föreskrifter om trettio timmar såsom maximum av arbetstid under två på varandra följande dygn, alltjämt bör bliva bestående.»

Sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg har ävenledes riktat invändning mot bestämmelsen med förbud mot *regelbundet övertidsarbete,* och förklarat sig finna föreskrifterna om övertidsersättning tillhopa med övriga restriktioner utgöra tillräckligt skydd mot missbruk av övertidsarbete.

Sveriges segelfartygsförening har yrkat, att det i sakkunnigförslagets 12 § angivna maximum av 16 timmar för övertidsarbete tillhopa med annan skeppstjänst måtte ökas till 18 timmar.

Sveriges fartygsbefälsförening har beträffande 12 § i sakkunnigförslaget anfört följande:

»I fråga om stadgandena i denna paragraf vill föreningen inskränka sig till att framhålla önskvärdheten av att övertidsarbete begränsas till nuvarande omfattning eller 18 timmar per vecka, liksom även att under a) jämväl angives varmed skall förstås s. k. stopptörnar för befälet. Det förekommer nämligen i stor utsträckning att styrmän och maskinister i strid mot stadgandet i 51 § sjömanslagen även vid uppehåll i svensk hamn beordras kvarstanna ombord.»

Svenska maskinbefälsförbundet har framställt yrkande av i huvudsak samma innebörd som de förslag fartygsbefälsföreningen framfört.

Svenska sjöfolksförbundet har lämnat sakkunnigförslaget i denna del utan erinran.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava icke funnit skäl föreslå någon ändring i sakkunnigförslagets 12 §, såvitt angår den allmänna begränsningen av övertidsarbetet till visst antal timmar för vecka eller tillhopa med annan skeppstjänst för dygn. Däremot hava ämbetsverken i anledning av de anmärkningar som framkommit mot det av konventionsförslaget föranledda förbudet mot *regelbundet övertidsarbete* föreslagit, att tillämpningen av denna bestämmelse måtte inskränkas till konventionsfart; därjämte hava ämbetsverken ifrågasatt en jämkning i bestämmelsen rörande begränsningen av *övertidsarbetet för styrmanstelegrafist.* Beträffande dessa frågor ävensom rörande det från befälsorganisationernas sida upptagna spörsmålet om s. k. *stopptörnar* innehåller ämbetsverkens betänkande följande:

»Enligt ämbetsverkens mening måste föreskriften [med förbud mot regelbundet övertidsarbete] anses synnerligen hinderlig för sjöfarten. För vissa fall ifrågasätta ämbetsverken även, huruvida det ens blir möjligt att iakttaga föreskriften, särskilt vid ankomst till eller avgång från hamn. Anledningen till att föreskriften intagits i lagförslaget torde vara, att konventionens Art. 10 mom. 1 b) stadgar förbud mot »usage constant des heures supplementaires» eller »consistent working of overtime». Ämbetsverken anse, att föreskriften ifråga innebär en snävare begränsning av övertidsarbetet än som påkallas av orden 'constant' och 'consistent'. Konventionens berörda förbud torde hava tillkommit för att förhindra, att arbetsordningen till sjöss anordnas så, att densamma påkallar dagligen återkommande övertidsarbete. Detta syftemål torde åtminstone i huvudsak vara tillgodosett redan genom ovan omnämnda i lagförslaget intagna tidsbegränsning per vecka och dygn. Om det dessutom i lagen stadgas, att övertid såvitt angår nordsjö- eller vidsträcktare fart ej må förekomma regelbundet till sjöss, torde i varje fall konventionens ifrågavarande förbud bliva behörigen iakttaget i lagen. Ämbetsverken föreslå ändring i enlighet härmed.

Beträffande detaljföreskrifterna i denna paragraf få ämbetsverken fästa uppmärksamheten på stadgandet om att för styrman, som i 4 § punkt a) avses, skall från den medgivna övertiden av 24 timmar i veckan avdragas tid, varunder det med stöd av samma paragraf ålagts styrmannen att utöver 8 timmar per dygn utföra telegraf- eller telefontjänst såsom ordinarie arbete. För denna telegraf- eller telefontjänst kan tagas i anspråk bl. a. en för observations- och expeditionsgöromål utöver de 8 timmarna medgiven ordinarie arbetstimme. Då denna timme ej skall avdragas från de 24 timmarna, därest den användes för dylika göromål, synes den icke heller böra avdragas, om den användes för telegraf- eller telefontjänst. Ämbetsverken föreslå, att ifrågavarande stadgande ändras i överensstämmelse härmed.

Paragrafen slutar med en uppräkning av olika slags skeppstjänst, som utan begränsning må utföras såsom övertidsarbete.

Från befälsorganisationernas sida har ifrågasatts, att befälets s. k. stopptörnar, d. v. s. tid, varunder befälet beordrats att i beredskapssyfte kvarstanna ombord, skola vid sidan av nödig vakttjänst i hamn intagas i denna uppräkning. Avsikten härmed synes vara att därmed få stopptörnarna betraktade såsom arbete och att de alltså, när förutsättning därtill föreligger, skola berättiga till övertidsersättning. Ämbetsverken anse sig ej böra biträda detta yrkande, som synes strida mot den i 1 § och 2 § 2 mom. angivna innebörden av arbetstidsbegreppet.

Såsom vid behandlingen av 10 § angivits föreslå ämbetsverken, att till förevarande uppräkning överflyttas punkten d) i sistnämnda paragraf.»

Departementschefen. Utöver de ändringar ämbetsverken föreslagit, vilka jag för min del med en redaktionell jämkning tillstyrker, har jag funnit mig böra föreslå, att bestämmelsen om maximering av övertidsarbetet, sammanräknat med annan skeppstjänst, till högst 16 timmar under ett och samma dygn, begränsas att gälla fartyg som nyttjas i fjärrtrafik. Syftet med detta förslag, som väl torde låta sig förena med det föreslagna stadgandets huvudmotiv, är att, i överensstämmelse med det sätt på vilket den ordinarie arbetstiden reglerats för fartyg i närtrafik, bättre tillgodose det behov av övertidsarbete som under vissa omständigheter kan göra sig gällande såsom en följd av den för ifrågavarande sjöfartsgren föreskrivna begränsningen av den ordinarie arbetstiden till i regel 63 timmar i veckan. Den i ämbetsverkens förslag från 10 § till sista stycket i förevarande paragraf överflyttade punkten d) torde av formella skäl böra placeras omedelbart efter punkt a).

På förekommen anledning vill jag beträffande omfattningen av begreppet *hamnvakttjänst* anmärka, att däri anses ingå, förutom den uppsikt över fartyget och dess förtöjningar som är vaktmannens främsta uppgift, allt vad enligt sjömansbruk därmed sammanhänger, såsom passning av lanternor, båtar och landgångar, uppslakning eller styvning av förtöjningar, s. k. nattning av däck, sträckning av solsegel och dylikt. Det har vid det nordiska expertmötet i Köpenhamn ifrågasatts, huruvida det icke vore ändamålsenligt att i lagtexten särskilt angiva, att båttjänst inginge i vaktmannens åligganden; då detta emellertid skulle vara ägnat att vålla tveksamhet beträffande de sysslor i övrigt som sedvanemässigt kunna åläggas vaktmannen, synes mig icke lämpligt att i lagen införa något dylikt tillägg.

13 §. *Ersättning för övertidsarbete.*

I *gällande lag* stadgas i 16 § att ersättning för övertidsarbete å söckendag skall utgöra minst en 150-del av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning; för övertidsarbete som förrättas å helgdag skall ersättning utgå med dubbla beloppet. Efter sistnämnda beräkningsgrund skall ersättning utgå även för övertidsarbete å söckendag i fall en sjöman, efter att hava någon dag mer än två timmar använts till övertidsarbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller lossning närmast följande dag eller dagar användes till enahanda arbete. Vidare gäller att ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle, samt att för varje påbörjad halvtimme ersättning betalas såsom för halvtimme.

I *sakkunnigförslaget* har den i lagen stagade beräkningsgrunden för övertidsersättningens utgörande bibehållits, så ock bestämmelsen om beräknande av ersättning för varje tillfälle övertidsarbete utföres samt för minst en halvtimme varje gång (1 mom.). Däremot innehåller sakkunnigförslaget icke någon bestämmelse om dubbel övertidsersättning för arbete å söckendag.

Ett nytillkommet stadgande (2 mom.) innehåller bestämmelser rörande vad som skall iakttagas vid övertidsarbetes ersättande med fritid (jfr 11 §); reglerna härför äro hämtade från 13 § i gällande lag, där dylika föreskrifter lämnats beträffande fritid såsom ersättning för hamnvakttjänst som förrättas å annan tid än under ordinarie arbetstid.

Sakkunniga för redare av fartyg i östersjö- och kustfart hava, liksom även *sakkunnig för redare av bogser- och pråmfartyg* framställt erinringar rörande den föreslagna beräkningsgrunden för övertidsersättningens utgörande, såvitt angår det befäl som hittills varit uteslutet från lagens tillämpning men som enligt sakkunnigförslaget skulle föras därunder.

Svenska maskinbefälsförbundet har förmält sig anse, att övertidsersättning för varje tillfälle borde utgå för minst en timme, ävensom påyrkat uteslutning av bestämmelsen i sakkunnigförslaget rörande vad som skall iakttagas vid övertidsarbetes ersättande med fritid.

Svenska sjöfolksförbundet har lämnat sakkunnigförslaget i förevarande del utan erinran.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava upptagit ett i samband med tidigare utredning framkommet förslag om beräkning av övertidsersättning efter i lagen fastställda minimibelopp i stället för kvotdel av hyran. Efter att hava erinrat om sitt vid behandlingen av 11 § framställda förslag om överflyttning av andra meningen i sistnämnda paragraf till 13 §, där den borde ingå såsom 1 mom., till följd varav de i sakkunnigförslaget såsom 1 och 2 mom. betecknade stadgandena borde betecknas såsom 2 och 3 mom., anföra ämbetsverken rörande sitt förenämnda förslag om den kontanta övertidsersättningens beräknande följande:

»Ersättningen skall (enligt sakkunnigförslaget) liksom i nu gällande lag bestämmas i förhållande till vederbörandes kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning. Det har redan länge uppmärksammats, att vissa svagheter vidlåda denna beräkningsgrund, vilka svag-

heter i någon mån skulle kunna avhjälpas genom fastställande i lagen av ett fixerat minimibelopp för ersättningen. Det är visserligen sant, att ett sålunda fixerat minimum ej låter, på samma sätt som en i förhållande till månadsavlöningen bestämd övertidsersättning, anpassa sig efter eventuella förändringar i löneläget och att fastställandet av minimibelopp kan sägas mindre tillgodose de högre avlönade sjömännens intressen. Det i propositionen nr 240 till 1934 års Riksdag avgivna förslaget till sjöarbetstidslag bibehöll även månadsavlöningen såsom grund för beräkningen av övertidsersättning i penningar. Det torde emellertid ej kunna förnekas, att detta beräkningssätt kan medföra vissa olägenheter. Befälhavaren kan sålunda föranledas att till övertidsarbete i första hand använda sjömän med lägre avlöning. Då det föreliggande lagförslaget i motsats till nu gällande lag kommer att omfatta vaktindelade förste styrmän och förste maskinister, måste dessutom beaktas, att den föreslagna övertidsersättningen, som per timme räknat skulle utgöra $^1/_{150}$ eller, i fråga om helgdagsarbete, $^1/_{75}$ av den ifrågakommande månadslönen, för förste styrmän och förste maskinister kan komma att uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Detta torde giva anledning till övervägande, huruvida ej grunderna för beräkning av övertidsersättning i penningar borde ändras. Ämbetsverken hava varit i tillfälle att taga del av ett efter nordiska sjöfartskonferensen upprättat preliminärt norskt förslag till bestämmelser i ämnet. Enligt detta förslag skulle i författningsväg stadgas vissa minimibelopp för den kontanta övertidsersättningen. Dessa minimibelopp skulle, per timme räknat, uppgå till minst 1 krona för däcks- och maskinmanskap samt för köks- och uppassarpersonal samt minst 1 krona 50 öre för andra sjömän; någon författningsstadgad förhöjning för helgdagsarbete skulle ej förekomma. Med hänsyn till nyssberörda förhållanden synes det ämbetsverken lämpligast att jämväl en blivande svensk lag i ämnet allenast fixerade vissa minimibelopp för den kontanta övertidsersättningen. I gällande kollektivavtal mellan Redareföreningen och Sjöfolksförbundet ha bestämmelser meddelats om dylika minimibelopp för däcks- och maskinmanskapets del, i det att övertidsersättningen fastställts till minst 65 öre per timme övertidsarbete å söckendag och minst 1 krona 30 öre per timme övertidsarbete å helgdag. Beträffande befälet finnas inga dylika minimibelopp stadgade i de mellan Redareföreningen och vederbörande befälsorganisation träffade kollektivavtalen; däremot har bestämts, att till förste styrman skall för övertidsarbete, därest motsvarande ledighet ej på visst sätt beredes honom, utgå ersättning, vilken skall beräknas med iakttagande av sjöarbetstidslagens grunder efter den å samma fartyg anställde andre styrmannens avlöning. Den lägsta begynnelselönen för andre styrman enligt avtalets grundtariff uppgår till 225 kronor per månad. Av denna månadslön utgör $^1/_{150}$ en krona 50 öre och $^1/_{75}$ tre kronor. I anslutning härtill föreslå ämbetsverken, att de minimibelopp för övertidsersättning, som upptagas i lagen, bestämmas till, per timme räknat, beträffande manskap 65 öre för övertidsarbete å söckendag och 1 krona 30 öre för dylikt arbete å helgdag samt beträffande befälet en krona 50 öre för övertidsarbete å söckendag och 3 kronor för dylikt arbete å helgdag.»

Departementschefen. Det av ämbetsverken framförda förslaget om fastställande av fixerade minimibelopp för övertidsersättningen har jag icke funnit mig kunna förorda. Därmed förbundna olägenheter — som under förarbetena till 1934 års lagförslag föranledde ämbetsverken att avvisa då framkommet förslag av enahanda innebörd[1] — hänföra sig i främsta rummet till systemets stelhet och bristande möjlighet till anpassning efter förändringar i löneläget. Denna sida av saken har belysts genom i höst träffade kollektivavtal, som genom löne-

[1] Statens offentliga utredningar 1934: 8, sid. 31.

förhöjningar medfört väsentliga förändringar i grunderna för de av ämbetsverken för knappt ett halvt år sedan föreslagna övertidsbeloppen. I jämförelse med det för fartygsbefälet gällande nya kollektivavtalet skulle den av ämbetsverken föreslagna beräkningsmetoden även innebära betydande försämring för äldre, högre avlönade befälspersoner. Detta gäller särskilt förste styrmännen, vilka enligt kollektivavtalet äga rätt till övertidsersättning enligt samma grunder som övriga styrmän, d. v. s. beräknad efter förste styrmännens egen lön. Med hänsyn till dessa omständigheter har jag funnit mig böra i förevarande hänseende biträda sakkunnigförslaget. Mot ämbetsverkens av överflyttningen till denna paragraf av andra punkten i 11 § föranledda redaktionella ändringar har jag icke något att erinra.

5 kap. Övriga bestämmelser (14—25 §§).

Bestämmelserna i detta kapitel motsvaras av 17—28 §§ 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 *sakkunnigförslaget* hava de nu gällande bestämmelserna upptagits utan andra ändringar än *dels* ett tillägg i 15 §, innefattande en dispensbestämmelse beträffande övertidsjournalens förande, vilken hämtats från 1934 års lagförslag men i sakkunnigförslaget av hänsyn till konventionsförslaget begränsats till inskränktare fart än nordsjöfart *dels* av reglerna för dagbotsystemets tillämpning föranledd överarbetning av straffbestämmelserna, vilka ändringar samtliga förekomma jämväl i 1934 års lagförslag, *dels ock* ett nytt tillägg till 18 §, innefattande stadgande om frihet från ansvar enligt samma paragraf i fall det kan visas, att tillgång till nödig bemanning för anordnande i allo av skeppstjänsten i enlighet med lagen icke funnits i senast besökta hamn.

Gentemot bestämmelserna i förevarande kapitel i sakkunnigförslaget hava i huvudsak följande anmärkningar framkommit, nämligen *dels* från redarehåll beträffande stadgandet i 14 § angående lagens tvingande natur, i vilket hänseende såsom ensidighet hos lagen påtalats att parterna icke kunna med bindande verkan träffa avtal om avvikelse från lagen annat än till ena partens, nämligen sjöfolkets, fördel, *dels* från befälets och sjöfolkets sida beträffande 15 § i fråga om övertidsjournalens innehåll och förande m. m., *dels* från maskinisternas organisation beträffande straffbestämmelserna, nämligen i fråga om straffrihetsklausulen i 18 § samt bestämmelserna om redares ansvar i 18—20 §§. De viktigaste av de i berörda hänseenden gjorda uttalanden torde här få återgivas.

Sveriges redareförening (angående 14 §):

»Jämlikt denna paragraf föreskrives, att, därest avtal om skeppstjänst innehålla villkor, stridande mot lagen, detta villkor skall vara utan verkan. I § 17 gällande sjöarbetstidslag återfinnes en bestämmelse av enahanda lydelse. Detta stadgande har under hänvisning till lagens syfte tolkats så, att intet hinder föreligger för träffande av avtal, som innehåller ytterligare förmåner för sjöfolket, medan däremot redaren icke kan till sin fördel

överenskomma med folket om inskränkning i lagens bestämmelser i något som helst avseende. Detta har bland annat fått en helt visst icke förutsedd effekt vid löneförhandlingarna. De anställdas ombud framföra ständigt krav, som vida överstiga vad som genom lagen tillförsäkrats. Arbetsgivarna däremot äro förhindrade att gå under denna gräns. Då nu den statliga förlikningsinstitutionen ingriper i förhandlingarna mellan parterna, ligger det i sakens natur, att de kompromissförslag, som av förlikningsmannen framläggas, komma att gå utöver de i lagen fastställda förmånerna. Härigenom kommer sålunda arbetareparten att med statens hjälp draga obehörig fördel av lagen. Föreningen anser därför, att, därest lagen över huvud taget skall äga bindande karaktär, detta bör gälla båda parterna och att sålunda orden »stridande mot» i denna paragraf utbytas mot »som avviker från». Då numer arbetareorganisationerna såsom förhandlingsparter äro fullt jämställda med arbetsgivarna, föreligga i vart fall inga skäl att inskränka avtalsfriheten, försåvitt angår kollektivavtal.»

Sveriges fartygsbefälsförening (angående 15 §):

»Föreningen vill föreslå att första stycket i denna paragraf omarbetas därhän, att åliggandet att föra övertidsjournal kan av befälhavaren överflyttas jämväl på annan under befälhavarens överinseende i likhet med vad fallet är beträffande skeppsdagbok och maskindagbok. Även om stadgandet medgiver befälhavaren rätt att låta annan föra journalen, synes det föreningen oriktigt, att befälhavaren ensam skall vara ansvarig för dess förande. Det torde vara rimligt, att jämväl den som på befälhavarens order för journalen har medansvar för dess riktiga förande.»

Svenska sjöfolksförbundet (angående 15 §):

»Skyldigheten att föra »övertidsjournal» torde hittills hava fullkomligt förfelat det med denna föreskrift avsedda syftet, det nämligen, att giva den övervakande myndigheten möjlighet till kontroll av lagens efterlevnad och att vid tvist mellan rederi och besättningsmän rörande övertidsersättningar m. m. giva en möjlighet att bedöma tvisten. Innehållet i en dylik journal måste självfallet bli resultatet av den persons uppfattning rörande lagens tolkning, som för journalen, och att detta ofta icke innebär en rätt och avsedd lagtolkning, trots att denna person handlat efter bästa förstånd och förmåga, torde vara förklarligt. Vi hemställa därför om att bestämmelsen omformuleras därhän att särskild arbetstidsjournal enligt fastställt formulär skall föras för varje dag arbete utföres och att i densamma för varje man av besättningen antecknas all fullgjord arbetstid, samt att den skall förvaras i minst tio år.»

Svenska maskinbefälsförbundet (angående 18 § sista stycket):

»Vi finna det föreliggande lagförslaget i denna del synnerligen anmärkningsvärt från den synpunkten, att det är av samma innehåll som motsvarande bestämmelse i 1912 års befälsförordning. Erfarenheterna rörande denna förordnings bestämmelser om frihet från ansvar äro dock sådana, att det icke finns anledning att införa dem i sjöarbetstidslagen, särskilt som erfarenheten av nuvarande lags tillämpning icke givit anledning till något påvisligt behov av det föreslagna tillägget.»

Sistnämnda förbund (angående 18—20 §§):

»Beträffande redares ansvar ha de sakkunniga likaledes följt den regel, som finnes i 1912 års befälsförordning, ehuru den i fråga om bevisbördan

helt omlagts i 1936 års förordning. Denna omläggning har visat sig nödvändig ifråga om befälsförordningen, och samma skäl kunna åberopas för motsvarande omläggning beträffande sjöarbetstidslagen. Det kan till och med ifrågasättas, huruvida det finns anledning att under några omständigheter befria redaren från ansvar. Vi få i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på, att arbetsgivare i land ansvara för uppfyllandet av bestämmelserna i arbetstidslagen, även i de fall då företagets omfattning är sådan, att det icke finns någon möjlighet för arbetsgivaren att personligen övervaka lagens efterlevnad. Han får helt enkelt, då företaget är för omfattande för hans personliga övervakning, skaffa sig underordnade avdelningschefer, som fullgöra lagens föreskrifter, och därest de genom sin underlåtenhet förorsaka arbetsgivaren straffpåföljd, blir det hans sak att ersätta dem med personer, som var och en inom sitt område tillse, att lagen efterleves. Det finns intet hinder för att en redare kan åläggas samma ansvar för befälhavarens tillämpning av sjöarbetstidslagen, enär han har samma möjlighet att utbyta en chef, som åsamkar honom straffpåföljd. Med det ingripande i fartygens drift, som numera utövas av redaren, finns det i varje fall ingen anledning att befria honom från ansvar för överträdelse av sjöarbetstidslagen annat än då omständigheterna göra sannolikt, att överträdelsen skett utan hans vilja och vetskap. Vi yrka därför att bestämmelserna rörande redares ansvarighet bringas till överensstämmelse med motsvarande stadgande i 1936 års befälsförordning.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava i nu berörda spörsmål yttrat sig angående 15 och 18—20 §§ i sakkunnigförslaget.

Beträffande bestämmelserna i *15 §* hava ämbetsverken ej funnit anledning föreslå annan ändring än införande i paragrafen av tillägg, varigenom uttryckligen utsäges, att övertidsjournal kan föras ej blott av befälhavaren utan även, under hans tillsyn och ansvar, av styrman eller maskinist.

Beträffande *18—20 §§* anföra ämbetsverken följande:

»Bestämmelserna om redares ansvar äro i dessa paragrafer utformade i huvudsaklig anslutning till nu gällande regler. Häremot torde åtminstone under nuvarande förhållanden ej vara något att erinra. Därest den utredning angående frågan om utvidgning av redares ansvar, som Kommerskollegium fått sig anbefallt enligt ämbetsskrivelse av chefen för Handelsdepartementet den 22 maj 1936, eventuellt skulle giva anledning därtill, torde berörda bestämmelser få upptagas till förnyat bedömande.

Sista stycket i 18 § är nytt men har viss motsvarighet i § 31 befälsförordningen. Ämbetsverken anse sig endast böra föreslå viss formell ändring.

I 19 och 20 §§ föreslå ämbetsverken, i anslutning till vad ämbetsverken härovan beträffande 15 § föreslagit, att viss komplettering vidtages.»

Det av ämbetsverken omförmälda utredningsuppdraget angående frågan om *utvidgning av redares ansvar,* vilket av Kungl. Maj:t den 22 maj 1936 anförtrotts kommerskollegium, hade föranletts av skrivelse från 1935 års riksdag, nr 291, vari riksdagen i anledning av väckta motioner och med åberopande av första lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande nr 51 anhållit, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om skyndsam utredning angående frågan om utvidgning av redares ansvar i av utskottet omförmält hänseende. Efter att hava slutfört den anbefallda utredningen, har *kommerskollegium* den 28 oktober 1937 till handelsdepartementet inkommit med utlåtande och förslag i ämnet, avseende ändringar i ett flertal författningar, i främsta rum-

met 292 § sjölagen samt de med föranledande av 5 a § sjölagen utfärdade författningar, och i samband därmed ägnat uppmärksamhet jämväl åt de tilltänkta straffbestämmelserna i den blivande sjöarbetstidslagen. I utlåtandet har kommerskollegium i syfte att lätta åklagarens bevisskyldighet gentemot redaren och hans ställföreträdare, i analogi med stadgandena i § 30 mom. 1 och § 31 befälsförordningen den 12 juni 1936 (nr 315), beträffande sjölagen och flertalet av övriga ifrågakomna befattningar föreslagit fördelning av bevisbördan på sådant sätt, att den tilltalade skulle till sitt fredande påvisa omständigheter som kunde göra sannolikt, att de förhållanden som skulle konstituera straffbarhet hos honom ej förelåge. Beträffande bl. a. straffbestämmelserna i *18 och 20 §§ i sakkunnigförslaget* har kollegium emellertid yttrat, att det, med hänsyn till att sannolikheten för att där omnämnda företeelser skett med redarens vetskap och vilja i många fall torde vara ganska ringa, icke synts föreligga tillräckliga skäl att förorda sådan omläggning av bevisbördan som i utlåtandet, på sätt nyss nämnts, beträffande en del andra författningar ifrågasatts. Kollegium anför dock vidare, att det även beträffande sjöarbetstidslagen och vissa i förevarande hänseende därmed jämförliga författningar, varom här ej är fråga, torde förefinnas behov att något underlätta åklagarens bevisbörda, vilket kollegium funnit lämpligen kunna ske genom stadgande av innebörd att redaren skulle straffas, där det kunde antagas att förseelsen skett med hans vetskap och vilja. Kommerskollegium har för den skull hemställt, att ifrågavarande straffbestämmelser i den blivande sjöarbetstidslagen måtte avfattas i enlighet med ett av ämbetsverket i överensstämmelse med vad sålunda anförts utformat förslag.

Enligt detta förslag skulle ifrågavarande lagrum erhålla följande lydelse, nämligen *18 § andra stycket:* »Lika med befälhavare straffes redare, där det kan antagas att förseelsen skett med hans vetskap och vilja» och *20 § andra stycket:* »Har redare gjort sig skyldig till förseelse som nu sagts, eller kan sådan av befälhavaren begången förseelse antagas hava skett med redarens vetskap och vilja, vare han förfallen till enahanda ansvar.»

Departementschefen. Bland de spörsmål som röra bestämmelserna i 5 kapitlet får jag, med föranledande av förslag vid det nordiska expertmötet i Köpenhamn, först upptaga frågan om *lagens tvingande natur,* varom 14 § i sakkunnigförslaget innehåller med 17 § i gällande lag lika lydande stadgande. I anslutning till innehållet i ett danskt lagförslag i ämnet har vid nämnda expertmöte uttalats, att det syntes ändamålsenligt att tillåta en viss avtalsfrihet, därvid dock överenskommelsernas giltighet borde göras beroende av myndighets godkännande, vilket bl. a. vore erforderligt för kontroll å tillämpningen av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen. Med dylikt förbehåll för vederbörlig kontroll från det allmännas sida synes mig ett visst spelrum för avtalsfrihet väl kunna ifrågakomma. Dock finner jag det icke tillrådligt att härvid gå längre än till godkännande av överenskommelse som träffats i form av kollektivavtal, vilket begrepp här torde fattas i samma bemärkelse

som i lagen om arbetsdomstol, och alltså avse överenskommelse av beskaffenhet att i händelse av tvist falla inom arbetsdomstolens behörighetsområde.

I fråga om *övertidsjournals förande av styrman eller maskinist* (15, 19 och 20 §§) biträder jag ämbetsverkens av yrkanden från befälsorganisationernas sida föranledda förslag, dock att jag på tillskyndan av det nordiska expertmötet i Köpenhamn funnit mig böra med styrman och maskinist i förevarande hänseende likställa *föreståndare för ekonomiavdelningen.*

Gentemot den redaktionella ändring ämbetsverken förslagit beträffande det nya stadgandet i *18 § sista stycket,* vars sakliga innehåll jag anser grundat på en riktig princip, har jag icke något att erinra.

Det av sjöfolksförbundet framställda förslaget om övertidsjournalens omvandling till en fullständig *arbetstidsjournal* må väl i så måtto anses beaktansvärt, som det under vissa omständigheter torde vara svårt att, utan noggrann kännedom om arbetstidens fördelning, med säkerhet bedöma huruvida lagens regler iakttagits. Emellertid förefaller det mig knappast lämpligt att i lagen stadga så sträng plikt i fråga om arbetstidsbokföringen som nämnda förslag avser, enär denna därigenom åtminstone i vissa fall skulle komma att kräva mer tid och arbetskraft än som med hänsyn till sakens vikt skäligen kan begäras. Enligt vad jag inhämtat, torde erfarenheten från lagens tillämpning hittills icke hava givit anledning till antagande att lagen icke i allmänhet vederbörligen efterlevts. I tvistiga fall hava de faktiska arbetsförhållandena i regel kunnat utrönas med stöd av förefintliga journalanteckningar och, där upplysning därutöver erfordrats, genom uppgifter av befäl och manskap. Slutligen får jag anmärka, att intet hindrar att formulär till övertidsjournal, som skall fastställas av kommerskollegium, för fall då så befinnes lämpligt, utformas på sådant sätt att journalen i verkligheten erhåller karaktär av fullständig arbetstidsjournal. Redan ett av nu gällande två formulär, vilkas användning är valfri, är så beskaffat, och detta formulär har i viss utsträckning kommit till användning ombord å fartygen.

Vidkommande frågan om *redares straffrättsliga delaktighetsansvar* synas kraven på ett strängare bedömande av hithörande spörsmål hava fog för sig. Såsom förhållandet mellan redaren och befälhavaren under tidernas lopp utvecklat sig, har befälhavarens fordom mera självständiga ställning under inflytande av det moderna kommunikationsväsendet och andra omständigheter förbytts i ett starkare beroende av redaren, och det torde vara anledning att låta denna utveckling avspeglas i utformandet av de straffrättsliga bestämmelserna på sjörättens område. Vad sjöarbetstidslagen beträffar finner jag det av kommerskollegium i dess yttrande av den 28 oktober 1937 framlagda förslaget, vilket innebär att kravet på åklagarens bevisprestation inskränkes till sannolikhetsbevisning, vara ändamålsenligt, och jag tillstyrker förty att straffbestämmelserna rörande redares delaktighet i 18 och 20 §§ avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med kommerskollegii förslag.

Vad slutligen angår *25 §* torde, då i lagen den 9 april 1937 om verkställighet av bötesstraff ingå föreskrifter om bötesförvandling, det i sakkunnigförslaget intagna stadgandet i sådant hänseende vara överflödigt.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.

Tillika med en liksom i *gällande lag* förekommande bestämmelse om rätt för vederbörande myndighet att jämväl innan lagen trätt i kraft meddela undantag som avses i vederbörande dispensklausuler, innehåller *sakkunnigförslaget* ett efter mönster av liknande bestämmelse i 1934 års lagförslag formulerat övergångsstadgande, innebärande, att kravet på tillämpning av den kortare arbetstid för däcks- resp. maskinmanskap varom föreskrifter meddelats i 4 § punkt c) och d) i förslaget eftergives beträffande sådana vid lagens ikraftträdande redan sjösatta svenska fartyg varå förefintligt bostadsutrymme eller stadigvarande inrättningar (såsom dävertar för livbåtar o. d.) icke förslå för en ökad besättningsstyrka, och där anordnande av nya bostäder eller ytterligare inrättningar icke är praktiskt möjligt eller skulle draga oskäliga kostnader. I enlighet med konventionsförslaget upptager förslaget föreskrift om att den individuella prövning från vederbörande myndighets sida som erfordras för fastställande av nyss angivna förutsättningar för avvikelse från arbetstidsbestämmelsernas iakttagande, skall dokumenteras i form av ett särskilt bevis, vars giltighet icke må överstiga fyra år åt gången.

Denna övergångsbestämmelse, vilken även äger motsvarighet i 1936 års befälsförordning, har framkallat erinringar från *Sveriges redareförening* i anledning av att det föreslagna stadgandet icke bereder lika stor frihet som motsvarande bestämmelse i konventionsförslaget (art. 21: 1). Föreningen har härutinnan anfört följande:

»Vad slutligen beträffar de föreslagna övergångsbestämmelserna vill föreningen icke underlåta erinra därom, att det för äldre fartygs vidkommande i många fall torde komma att ställa sig praktiskt outförbart att vidtaga de ändringar beträffande fartygens bostäder och övriga anordningar ombord, som skulle bliva en följd, därest lagförslaget bleve antaget. Dessa bestämmelser hava i övrigt givits en sådan formulering, att sjöfartsnäringens utövare icke lära erhålla någon verklig nytta av desamma. I 1936 års befälsförordning finnas som bekant övergångsstadganden, vilka överensstämma med de nu förevarande, men hava dessa för rederierna visat sig vara av föga praktisk betydelse. Konventionens lydelse är till sin innebörd icke så långt gående som förslaget. Ehuru detta senare såsom nämnts givits samma formulering som befälsförordningen, måste föreningen påyrka, att konventionens föreskrifter inflyta i lagen.»

Övergångsstadgandet har i övrigt lämnats utan erinran av de hörda organisationerna, och det har ej heller föranlett något uttalande från ämbetsverkens sida.

Däremot har *socialpolitiska delegationen* ifrågasatt huruvida det kunde vara motiverat att låta övergångsbestämmelsen gälla allenast fartyg som vid lagens ikraftträdande vore svenskt eller då byggdes för svensk mans räkning, medan konventionsförslaget (art. 21: 1) i förevarande avseende icke gjorde någon skillnad med hänsyn till fartygens nationalitet. Därjämte har delegationen bl. a. framhållit, att den för begreppet »existerande» fartyg avgörande tidpunkten enligt konventionsförslaget vore konventionens internationella ikraftträdande, vilken tidpunkt kunde vara förmånligare än den i sakkunnigförslaget

angivna (nämligen lagens ikraftträdande), därest det skulle anses önskvärt att hålla möjligheten för övergångsbestämmelsens tillämpning öppen så länge det av hänsyn till konventionen läte sig göra.

Departementschefen.

Lagens ikraftträdande bör äga rum den 1 januari 1939, då nuvarande lag upphör att gälla. Beträffande den föreslagna övergångsbestämmelsen i fråga om *existerande fartyg* får jag erinra om att den grundats på en princip som formulerats av dåvarande departementschefen vid framläggande av 1934 års lagförslag (jfr prop. 240/1934 sid. 41), och som kommit till uttryck jämväl i övergångsstadgande till 1936 års befälsordning (§ 41). Samma princip har på svenskt förslag godtagits av internationella arbetsorganisationen vid 1936 års sjöfartskonferens och inskrivits i konventionsförslaget (art. 21: 1). Syftet är att genom skäligt hänsynstagande till förhållanden av teknisk eller ekonomisk natur undanröja de hinder för en utveckling mot bättre arbetsförhållanden för sjöfolket, som vållas av svårigheterna att å redan existerande fartyg bereda ökat bostadsutrymme eller anordna ytterligare säkerhetsinrättningar av permanent natur, såsom t. ex. livbåtar med tillhörande sjösättningsanordningar. För egen del finner jag principen riktig och ägnad att skapa förutsättningar för en övergång småningom till ett bättre tillstånd än de faktiska förhållandena å de existerande fartygen för närvarande i många fall medgiva, och jag tillstyrker tillämpning därav på sätt i sakkunnigförslaget skett. Vad redareföreningen och socialpolitiska delegationen var för sig framhållit rörande bristande överensstämmelse mellan sakkunnigförslaget och konventionen i nu förevarande hänseende synes mig icke böra föranleda någon ändring i förslaget, enär det vid all nyanskaffning av fartyg, vare sig denna sker genom inköp från utlandet av äldre fartyg eller genom nybyggnad, beträffande bostadsutrymmen och stadigvarande inrättningar skäligen bör kunna fordras iakttagande av vad som krävs för tillämpning av de nya arbetstidsreglerna. Därest det skulle anses önskvärt att jämväl beträffande nya fartyg uppskjuta tillämpningen av ifrågavarande lagbestämmelser till dess konventionen trätt i kraft, synes detta i vart fall icke lämpligen böra åvägabringas på denna omväg, utan genom en direkt bestämmelse varigenom lagens ikraftträdande i berörda avseenden bleve beroende av konventionens ikraftträdande för Sveriges del. Såvitt angår de å bemanningsnumerären omedelbart inverkande reformförslagen, d. v. s. de som avse en utsträckning av 8-timmarsprincipens tillämpning för vaktindelad personal, har jag för däcks- och maskinmanskapets vidkommande icke kunnat finna annat än att de undantagsmöjligheter som det här avhandlade övergångsstadgandet bereder i fråga om existerande fartyg, måste anses tillfyllestgörande, och jag har följaktligen icke funnit anledning att föreslå dylikt uppskov med ifrågavarande bestämmelsers ikraftträdande. Vad befälet angår föreligga, såsom nyss nämnts, enahanda undantagsmöjligheter genom tillämpning av stadgandet i befälsförordningen § 41.

Vissa tillämpningsfrågor.

I anledning av dels vissa konventionsbestämmelser och dels under utredningen gjorda uttalanden i ämnet torde jag i anslutning till det föregående få till behandling upptaga ett par frågor av formell organisatorisk art som angå tillämpningen av sjöarbetstidslagen, nämligen spörsmålet rörande ordningen för handläggningen av ärenden angående undantag från lagen samt meddelande av råd och upplysningar rörande lagens innebörd och tillämpning.

Beträffande *handläggning av dispensärenden* följer av stadgandet i *gällande lags* 1 § 3 mom., att Kungl. Maj:t må uppdraga åt underordnad myndighet att utöva beslutanderätt i fråga om sådana undantag från tillämpningen av lagen som i nämnda lagrum åsyftas. Närmare föreskrifter i detta hänseende hava meddelats i *tillämpningsförordningen* (2 §). Enligt dessa föreskrifter kan undantag från tillämpning av sjöarbetstidslagen medgivas av någon av följande myndigheter för viss resa, då tillgång till bemanning som erfordras för skeppstjänstens anordnande i enlighet med lagen icke finnes å orten, nämligen av fartygsinspektör eller annan som av kommerskollegium förordnats att fullgöra fartygsinspektörs uppgifter, eller utom riket av konsul, eller av kommerskollegium; för viss resa kan dispens även i annat fall, än då nödig bemanning icke kan uppbringas, medgivas av kommerskollegium. I andra fall är fråga om undantag, helt eller delvis, beroende på prövning av Kungl. Maj:t. Ansökan om undantag vars medgivande ankommer på Kungl. Maj:t skall i första hand prövas av kommerskollegium, för vilket ändamål sådan ansökan skall ingivas till kollegium, som har att med eget utlåtande överlämna den till Kungl. Maj:t. Beträffande sistnämnda slag av dispensärenden liksom andra i tillämpningsförordningen berörda ärenden av större vikt gäller att kommerskollegium vid handläggning därav skall samråda med sakkunniga personer, företrädande dels rederirörelse av det slag varom fråga är, dels den eller de grupper av fartygsanställda varå ärendet har avseende. Jämlikt 4 § tillämpningsförordningen utses sådana sakkunniga, jämte suppleanter för dem, för viss tid av Kungl. Maj:t på förslag av kommerskollegium.

Rörande handläggningen av här berörda frågor äro vidare att observera de föreskrifter som i överensstämmelse med riksdagens beslut meddelats genom Kungl. Maj:ts kungörelse den 27 juni 1929 (nr 208) angående handläggningen av vissa frågor rörande arbetarskydd ombord å fartyg; däri stadgas, att ärenden rörande förhållanden som äro av betydelse för att bereda ombord å fartyg anställda skydd mot olycksfall eller ohälsa, varunder inbegripas jämväl frågor angående bostäder och bemanning samt arbetstiden ombord, skola handläggas av kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt, ävensom att beredningen och föredragningen av ifrågavarande ärenden ankomma på kommerskollegium. Enligt Kungl. Maj:ts brev till statskontoret den 4 juni 1937 angående vissa anslag till yrkesinspektionen gäller vad som stadgats i fråga om socialstyrelsen i dess egen-

skap av yrkesinspektionens chefsmyndighet från och med den 1 januari 1938 i stället beträffande riksförsäkringsanstalten.

I vad angår medverkan från de intresserade parternas sida vid behandling av sjöarbetstidsfrågor må här erinras om de föreskrifter härutinnan som innehållas i *konventionsförslaget,* nämligen dels i art. 18, varest stadgas att redarnas, befälets och sjöfolkets organisationer, i mån så är lämpligt och möjligt, skola rådfrågas vid utarbetande av lagar och föreskrifter avsedda att bringa konventionens bestämmelser i tillämpning, och dels i art. 21: 1, som handlar om sådana undantag beträffande existerande fartyg som i sakkunnigförslaget reglerats i övergångsstadgandet; enligt sistnämnda konventionsbestämmelse är samråd med de intresserade organisationerna föreskrivet såsom förutsättning för sådant beslut av vederbörande myndighet som kräves för undantag av här ifrågavarande art.

Nu omnämnda frågor hava under utredningen berörts av *svenska sjöfolksförbundet,* som därvid ifrågasatt tillskapande av ett nytt organ för handläggning av ärenden rörande undantag från tillämpning av sjöarbetstidslagen. Efter att hava erinrat om gällande regler för handläggning av dispensfrågor i samråd med representanter för fartygsägarna och de ombordanställda, anför förbundet följande:

»Enär de sakkunniga icke föreslagit ändringar i detta avseende äro vi ovissa om huruvida avsikten är att denna anordning skall bibehållas eller bortfalla. Då emellertid även den föreslagna förordningen angående fartygs bemanning och de föreslagna ändringarna av vissa paragrafer i Sjömanslagen innehålla möjligheter till undantag från tillämpningen, synes det vara lämpligt att eventuellt kommande framställningar om undantag från tillämpningen av sistnämnda stadgande underkastas principiellt samma behandlingssätt som fallet hittills varit med de förstnämnda.

Då det sålunda är ett flertal sjöfolket och sjöfarten berörande lagar och förordningar, vilka innehålla bestämmelser om möjligheter till undantag från tillämpningen, synes det välmotiverat, att det av Kungl. Maj:t tillsättes ett av representanter för sjöfolket och fartygsägarna sammansatt råd — ett slags sjöfartens arbetsråd — med uppgift att övertaga de plikter som i förevarande avseende hittills åvilat Kommerskollegium. Detta så mycket mera som det näppeligen kan anses logiskt, att det ämbetsverk som har till uppgift att befrämja näringens ekonomiska intressen samtidigt utövar det huvudsakliga inflytandet på sjöfolkets sociala angelägenheter av det slag varom här är fråga.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava tidigare ägnat uppmärksamhet åt spörsmål av närbesläktad art som jag strax skall beröra, men hava icke i detta sammanhang inlåtit sig på den av sjöfolksförbundet resta frågan om överflyttning till annat håll av ärenden rörande undantag från sjöarbetstidslagens bestämmelser.

Socialpolitiska delegationen har för sin del i skilda sammanhang, såsom vid behandlingen av 1 § 3 mom. och 15 §, ävensom i samband med övergångsbestämmelsen, erinrat om den konventionsenliga förpliktelsen att sörja för vederbörlig medverkan av redarnas, befälets och sjömännens organisatio-

ner vid behandlingen av ärenden rörande undantag från konventionen och därmed även flertalet av lagens föreskrifter.

Med frågan om ordningen för handläggning av dispensärenden sammanhänger ett vid tidigare tillfällen uppmärksammat spörsmål angående formerna för den *upplysningsverksamhet rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen* som för närvarande författningsmässigt åligger kommerskollegium i gemenskap med socialstyrelsen. Enligt 3 § e) tillämpningsförordningen har kommerskollegium att, i den mån det kan ske utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt, tillhandagå fartygs redare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter angående arbetstiden å svenska fartyg. På grund av denna föreskrift har kommerskollegium under årens lopp alltifrån sjöarbetstidslagstiftningens tillkomst lämnat ett stort antal meddelanden om dess tillämpning. Ehuru dessa »råd och upplysningar», vilka regelmässigt pläga delgivas sjömanshusombudsmännen till vägledning vid bedömande av frågor rörande övertidsersättning m. m. vid avmönstringstvister, formellt alldeles icke hava karaktär av bindande rättsavgöranden, hava de i verkligheten ej blott kommit att bliva normerande för lagens tillämpning i praktiken, utan efter allt att döma även fått tjäna såsom instrument för slitande av tvister, när sådana uppstått till följd av meningsskiljaktigheter beträffande den rätta förståelsen av sjöarbetstidslagens stadganden. Att så varit fallet, har enligt vad jag inhämtat i många fall framgått direkt av formuleringen av de spörsmål som inkommit till kommerskollegium, och visas jämväl därav att allenast ett ringa antal frågor rörande sjöarbetstidslagens tillämpning dragits under domstols prövning. Vid en för några år sedan genom förfrågningar hos rikets hovrätter verkställd undersökning framgick det att under hela den tid sjöarbetstidslagstiftningen ägt bestånd endast några få dylika rättsfall förekommit vid hovrätterna.

Under förarbetena till 1934 års lagförslag ägnades detta ämne särskild uppmärksamhet i anledning av ett från sjöfolkets sida tidigare framkommet förslag om förläggning av ifrågavarande upplysningsverksamhet till arbetsrådet, vilket förslag bl. a. motionsledes framförts i båda kamrarna vid 1930 års riksdag. *Kommerskollegium och socialstyrelsen* upptogo ämnet till behandling i sitt gemensamma betänkande av den 25 september 1933 med förslag till sjöarbetstidslag; de yttrade därvid, att frågan syntes dem kunna lösas på tre olika sätt, nämligen genom att upphäva skyldigheten att meddela upplysningar, att överflytta dess handhavande till annat statsorgan, närmast då arbetsrådet, eller att låta den fortfarande handhavas av kommerskollegium och socialstyrelsen. Såsom skäl för att låta upplysningsverksamheten fortgå, ehuru dylik verksamhet i allmänhet icke förekomme inom andra grenar av statsförvaltningen, framhöllo ämbetsverken, att upplysningsverksamheten torde hava varit och, om den finge forsätta, väl antagligen även bleve av stort värde, särskilt för dem som i praktiken hade att tillämpa lagen, ävensom att den väsentligt bidragit att minska antalet av domstolstvister.

Ämbetsverken funno vidare institutet vara av värde genom den möjlighet det beredde att i detalj iakttaga lagstiftningens verkningar och följa utvecklingen på området. Enligt ämbetsverkens uppfattning borde för den skull upplysningsverksamheten i fråga icke upphöra; om frågan sålunda inskränkte sig till att avse till vilket statsorgan denna verksamhet borde förläggas, vore att uppmärksamma, att kommerskollegium hade att utöva tillsynsverksamhet ifråga om sjöfarten och vissa offentliga organ inom densamma samt i övrigt intoge en central ställning till sjöfartsfrågor som väl läte förena sig med ett tillvaratagande av de arbetsuppgifter som föranleddes av ifrågavarande upplysningsverksamhet, ävensom att såväl kommerskollegium som socialstyrelsen förfogade över sakkunskap i hithörande frågor, under det att arbetsrådet, för den händelse upplysningsverksamheten skulle förläggas dit, torde behöva utökas med representanter för dylik sakkunskap, en anordning som av statsfinansiella skäl icke syntes vara att förorda. Utan att vilja motsätta sig verksamhetens överflyttande till arbetsrådet, funno ämbetsverken sina överväganden leda till den slutsatsen, att bibehållande av dittillsvarande anordning vore att tillråda.

Såsom av *proposition nr 240/1934* framgår, upptogs denna fråga vid behandlingen av 1934 års lagförslag. Vid ärendets anmälan i statsrådet den 16 februari 1934 förklarade föredraganden, att han i likhet med ämbetsverken funne ifrågavarande upplysningsverksamhet alltfort böra bibehållas. I fråga om verksamhetens förläggning erinrade han om att det närbesläktade spörsmålet om ordningen för handläggning av ärenden rörande undantag från lagen varit föremål för övervägande redan vid lagens tillkomst år 1919. Från ämbetsverkens sida hade då ifrågasatts, att dylika ärenden borde hänskjutas till arbetsrådet, som i sådan händelse givetvis även skulle hava erhållit uppdrag att meddela råd och upplysningar rörande lagens tillämpning, medan åter vederbörande departementschef förklarat sig icke kunna ansluta sig till ämbetsverkens uppfattning om att dessa ärenden borde handläggas av arbetsrådet, enär detta skulle förutsätta att i arbetsrådet bereddes plats för sakkunniga å sjöfartsnäringens område, varigenom sammansättningen av arbetsrådet med hänsyn till dess huvudsakliga uppgifter måhända icke kunde bliva den mest lämpliga. För egen del förklarade föredraganden vid behandlingen av 1934 års förslag, att han vid övervägande av de skäl som anförts för och emot överflyttandet av ifrågavarande verksamhet till arbetsrådet, stannat vid att icke föreslå någon ändring i gällande ordning. Beträffande medverkan från de intresserade parternas sida erinrade han om att samråd med de enligt 4 § tillämpningsförordningen utsedda sakkunniga kunde förekomma jämväl vid meddelande av råd och upplysningar rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen; med hänsyn till den betydelse ämbetsverkens utlåtande i dessa tolknings- och tillämpningsfrågor efter hand erhållit, och i betraktande av det intresse avgörandet av dylika frågor ägde för därav berörda parter, syntes honom ett anlitande av de sakkunnigas medverkan kunna vara väl motiverad, i vart fall då förekommande fråga innefattade avgörande av prejudicerande betydelse. Sär-

skilt syntes honom dessa synpunkter vara att beakta vid handläggning av viktigare frågor rörande tillämpning av nya eller ändrade lagbud för vilkas rätta förståelse i visst hänseende tillräckligt tydliga anvisningar icke stode att hämta ur stadgandets egen ordalydelse eller ur förarbetena till detsamma.

Departementschefen. Av det föregående framgår, att här ifrågavarande »råd och upplysningar» så småningom fått en annan och större betydelse än som ursprungligen avsetts eller förutsetts. Upplysningsverksamheten synes i verkligheten hava erhållit en numera rätt tydligt framträdande karaktär av skiljedomsinstitut, vars avgöranden parterna tydligen i allmänhet frivilligt ställa sig till efterrättelse, och denna omständighet i förening med förfrågningarnas avsevärda frekvens skänker institutet en betydelse som uppenbarligen kommer att bliva än större, när den nuvarande lagen, för vars tolkning i alla viktigare hänseenden precedensfall föreligga, ersättes med en ny och i åtskilliga avseenden i förhållande till den nuvarande väsentligt förändrad lag. Det synes för den skull vara anledning att i samband med spörsmålet om dispensärendenas handläggning ägna särskild uppmärksamhet jämväl åt frågan om den mest ändamålsenliga formen för den här berörda tolkningsverksamheten, i syfte att skapa garantier för ett säkert och sakkunnigt bedömande av uppkommande spörsmål och tvistefrågor samt för kontinuitet och följdriktighet i ärendenas handhavande.

Vad angår förläggningen av här omhandlade ärenden ansluter jag mig för egen del till den mening som uttalats av vederbörande departementschefer såväl vid lagens tillkomst år 1919 som vid behandlingen av 1934 års lagförslag, och jag har förty icke funnit skäl ifrågasätta överflyttning av dessa ärenden till annan myndighet. Icke heller kan jag finna ändamålsenligt att tillskapa ett särskilt organ för handhavande av ifrågavarande uppgifter, vilka direkt sammanhänga med andra sjöfartsfrågor av social natur, som tillhöra kommerskollegii ämbetsområde och som i sin tur äro nära förbundna med ämbetsverkets tillsynsverksamhet i dess egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet ävensom den s. k. repressiva sjöfartskontrollen samt dess sjöfartsadministrativa uppgifter i övrigt.

Detta utesluter emellertid icke behovet av åtgärder för säkerställande av en fullt tillfredsställande ordning för här omförmälda ärendens handhavande i fortsättningen under hänsynstagande till såväl de nya arbetsuppgifter som komma att föranledas av sjöarbetstidslagstiftningens reformering och den blivande bemanningsregleringen, som angelägenheten av att skapa fullt betryggande garanti för de sociala synpunkternas behöriga tillgodoseende. I denna fråga, som berör ej blott kommerskollegii organisation utan jämväl vissa under utredning varande andra administrativa förhållanden, är jag icke för dagen beredd att framlägga något förslag, men jag skall ägna ämnet fortsatt uppmärksamhet för att eventuellt senare återkomma till saken.

Vidkommande de konventionsenliga förpliktelserna med avseende å säker-

ställande av behörigt inflytande från de intresserade parternas sida vid myndigheternas handhavande av hithörande ärenden, torde den hittillsvarande, i administrativ väg reglerade ordningen få anses betryggande, och jag kan icke finna något behov av lagbestämmelse i detta ämne.

Bemanningsreglerna.

Grunden för den författningsmässiga regleringen av de svenska fartygens bemanningsförhållanden utgöres av sjöfartssäkerhetslagstiftningens huvudstadgande, 5 a § sjölagen, varest i anslutning till allmänna lagbud rörande fartygs sjövärdighet m. m. — däribland föreskrift om att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt samt en summarisk regel om tillräcklig besättningsnumerär för indelning i två vakter å längre resor eller där förhållandena eljest kräva skiftindelning — förefinnes bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda närmare föreskrifter om vad som skall iakttagas i de avseenden som i lagrummet omförmälas.

Ehuru bemanningsregleringen sålunda i och för sig faller inom det administrativa lagstiftningsområdet, och änskönt jag icke har för avsikt att till Kungl. Maj:ts prövning nu framlägga förslag till författningsbestämmelser i ämnet, torde jag i allt fall, med hänsyn till dels bemanningsbestämmelsernas samband på vissa punkter med arbetstidsregleringen, och dels konventionsförslagets innehåll i detta ämne, få i förevarande sammanhang redogöra för principerna för en blivande bemanningsreglering och den huvudsakliga innebörden av de förslag i sådant avseende som föranletts av konventionsförslagets innehåll samt de uttalanden som i anledning därav framkommit från myndigheternas och de intresserade parternas sida.

Till en början får jag erinra om att en översikt av bemanningsfrågans tidigare utveckling lämnats i samband med att ämnet vid behandlingen av 1934 års förslag till ny sjöarbetstidslag gjordes till föremål för redogörelse inför Kungl. Maj:t och därmed jämväl bragtes till riksdagens kännedom (prop. nr 240/1934 sid. 37 och 62). Huvudpunkterna i den fortsatta utvecklingen, som jag inledningsvis berört, utgöras av 1933 års bemanningssakkunnigas med betänkande av den 30 maj 1934 framlagda förslag till förordning angående bemanning av svenska fartyg,[1] åtföljt av en utav kommerskollegium verkställd statistisk utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931, samt av kommerskollegii och socialstyrelsens med gemensamt yttrande av den 20 juni 1935 överlämnade förslag till förordning angående fartygs bemanning med däcks- och manskinmanskap. Sedermera har, såsom av min föredragning förut framgått, bemanningsfrågan vid 1935 och 1936 års Genève-konferenser behandlats av internationella arbetsorganisationen, vars slutliga beslut i ämnet innehålles i konventionsförslaget angående arbetstid och bemanning å fartyg med tillhörande rekommendation (se Bil. A och B). Såsom jag också inledningsvis omnämnt, har frågan ävenledes varit föremål för övervägande

[1] Statens offentliga utredningar 1934: 23.

vid 1937 års nordiska konferens, varefter 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga på grundval av konventionsförslaget och de tidigare svenska förslagen utarbetat de utkast till bestämmelser i ämnet som innehållas i de till promemorian av den 13 mars 1937 fogade författningsförslagen (se Bil. G—J).

De riktlinjer för bemanningsfrågans lösning som angåvos, då denna fråga i samband med förarbetena till 1934 års förslag till ny sjöarbetstidslag gjordes till föremål för redogörelse inför Kungl. Maj:t, hava blivit normerande för ämnets behandling i fortsättningen. I överensstämmelse därmed har bemanningsfrågan betraktats och behandlats såsom varande i första hand en sjöfartssäkerhetsangelägenhet, och internationella arbetskonferensens konventionsförslag ansluter sig i sina huvuddrag till samma principer, vilka under förberedelserna till konferensbehandlingen från svensk sida kommit till uttryck i regeringens förut omförmälda skrivelse till internationella arbetsbyrån rörande resultatet av 1935 års expertkonferens.

Konventionsförslagets avdelning angående bemanning inledes sålunda med ett stadgande av allmän natur (art. 13) vari uttryckligen angives, att bemanningens tillräcklighet och effektivitet skall bedömas med hänsyn till dels säkerhetens krav, dels arbetstidsbestämmelsernas innehåll. Konventionsförslagets speciella bemanningsregler, vilka, där ej annat angives, gälla fartyg med större bruttodräktighet än 700 registerton, innebära beträffande *fartygsbefälet* (art. 14) fordran på 2 styrmän upp till 2,000 ton och 3 styrmän å fartyg med större bruttodräktighet, samt beträffande *maskinbefälet* (art. 16) 3 maskinister å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton eller med en maskinstyrka överstigande 800 indikerade hästkrafter, efter vederbörande lands eget val; i fråga om maskinister gäller dock, såvitt angår fartyg om högst 1,500 bruttoton, respektive med en maskinstyrka av högst 1,000 indikerade hästkrafter, en fakultativ övergångsperiod om fem år räknat från konventionens ikraftträdande. Beträffande *däcksmanskapet* stadgas (art. 15), att dess antal skall vara tillräckligt för att medgiva indelning av 3 man på varje vakt. Denna föreskrift, sammanställd med konventionens arbetstidsregler beträffande 8-timmarsprincipens tillämpning, ger till resultat ett minimiantal av 6 man på däck å fartyg med en storlek mellan 700 och 2,000 bruttoton samt 9 man å större fartyg. Därjämte stadgas minimifordringar i fråga om yrkeskompetens hos viss del av däcksmanskapet. Beträffande konventionsförslagets innehåll i övrigt rörande fartygs bemanning får jag hänvisa till den redogörelse som innehålles i de sakkunnigas promemoria av den 13 mars 1937 (se Bil. G).

För närmare upplysning rörande de förslag till författningsbestämmelser rörande däcks- och maskinmanskap samt till ändringar i befälsförordningen, som föranletts av bemanningsreglerna i konventionsförslaget, får jag hänvisa till samma promemoria. I det följande skall jag allenast angiva det huvudsakliga innehållet i förslagen samt i korthet redogöra för myndigheternas och organisationernas ställningstagande till förslagen.

Förslaget till bemanningsförordning m. m.

Liksom 1933 års bemanningssakkunnigas förslag är det nu föreliggande *sakkunnigförslaget* (se Bil. H) uppbyggt på principen om individuell reglering, utförd i modifierad form i enlighet med kommerskollegii och socialstyrelsens förslag av den 20 juni 1935. Sakkunnigförslaget innehåller sålunda i sak allenast kortfattade stadganden av grundläggande natur, angivande de elementära och för fartygen i gemen gällande huvudfordringarna, kompletterade med formella föreskrifter rörande den procedur som är avsedd att i de individuella fallen säkerställa vederbörligt hänsynstagande till de faktorer som beträffande de enskilda fartygen kunna vara att beakta vid bedömandet av frågan om bemanningens tillräcklighet och effektivitet. Stadganden av förstnämnda slag röra minimiantal av däcksbemanning, kvalifikationer för sådan bemanning samt proportionen mellan mer eller mindre kvalificerade däcksmän, allt i överensstämmelse med konventionsförslagets bemanningsföreskrifter, så långt dessa räcka, samt därutöver vissa bestämmelser rörande däcksbemanningen jämväl å mindre fartyg än sådana som falla inom konventionsförslagets tillämpningsområde (3 §). I likhet med konventionsförslaget samt ämbetsverkens nyss omförmälda förslag upptager sakkunnigförslaget icke dylika regler av generell natur rörande maskinmanskapets antal eller kvalifikationer.

Beträffande den individuella regleringen må främst beaktas, att tillsyn å bemanningsförhållandena ombord å fartygen avses skola komma att i fortsättningen såsom hittills utövas genom fartygsinspektörerna och mönstringsförrättarna. Enligt sakkunnigförslaget skall därjämte mera ingående prövning av de enskilda fartygens bemanning från kommerskollegii sida förekomma, när särskild anledning därtill gives (4 §). Dylik prövning, som kan föranledas av anmälan eller annan anledning till antagande att bemanningen å visst fartyg icke är tillräcklig eller eljest betryggande, avses skola resultera i ett formligt fastställande av fartygets minimibemanning, varå uppgift skall meddelas fartygets befälhavare och redare till efterrättelse samt vederbörande fartygsinspektör och mönstringsförrättare till kännedom. Denna lösning av kontrollfrågan tillgodoser den under ärendets tidigare beredning från sjöfartsnäringens sida liksom av ämbetsverken framhållna angelägenheten av att undvika särskilda kontrollåtgärder beträffande fartyg som verkligen äro behörigen bemannade. Eventuell bristfällighet i de enskilda fartygens bemanning antages komma att uppmärksammas vid tillsyn av mönstringsförrättare eller fartygsinspektör eller bringas till myndigheternas kännedom genom intresserade parters försorg. I detta sammanhang må jämväl erinras om att ansvaret för ett fartygs bemanning ytterst åvilar befälhavaren, varom sakkunnigförslaget innehåller en påminnelse i form av ett särskilt stadgande (5 §), vari utsäges, att befälhavaren icke genom iakttagande av de generella reglerna eller ens genom att följa av kommerskollegium lämnade anvisningar befriar sig från den honom enligt 26 § sjölagen ständigt åvilande plikten att tillse att fartyget är be-

mannat på ett betryggande sätt. Detta stadgande understyrker föreskrifternas karaktär av minimibestämmelser som icke kunna antagas under alla förhållanden tillgodose säkerhetens krav.

I syfte att skapa ett dokument varigenom fartygens minimibemanning kan komma till bestämt uttryck jämväl i de fall där formligt fastställande av bemanningen icke kommer att äga rum, hava de sakkunniga såsom ett komplement till de egentliga bemanningsreglerna föreslagit en mera detaljerad utformning av de bemanningsuppgifter som enligt mönstringsförordningen skola intagas i sjömansrullan, nämligen på så sätt att den nuvarande summariska anteckningen däri ersättes med fullständigare uppgifter om besättningens antal och kvalifikationer. I sådant syfte har förslag upprättats till nytt formulär för sjömansrullans första sida (se Bil. I). För underlättande av den tillsyn å bemanningsförhållandena som åvilar kommerskollegium i dess egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet, hava de sakkunniga tillika föreslagit, att mönstringsförrättare vid utfärdande av sjömansrulla skall till kollegium insända ett utdrag av rullans bemanningsuppgifter. Härmed har åsyftats att på grundval av gällande ordning på ett enkelt sätt åvägabringa ett bättre underlag för myndigheternas övervakning av bemanningsförhållandena.

Sveriges redareförening — som, såsom förut omnämnts, avstyrkt de föreslagna bemanningsreglerna liksom sakkunnigförslagen i övrigt — har i bemanningsfrågan yttrat bl. a. följande.

»Då det gäller ett ställningstagande till de förslag till förordning angående fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap ävensom förslag till ändrad lydelse av gällande befälsförordning, vilka inom Handelsdepartementet upprättats på basis av föreskrifterna i det förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg, som framlagts vid 1936 års sjömanskonferens i Genève, må erinras därom, att de svenska myndigheterna städse tidigare och jämväl i sitt till den internationella arbetsbyrån under föregående år avlåtna svar rörande bemanning å fartyg framhållit, att vid lösning av frågan om en författningsmässig reglering av bemanningsförhållandena huvudvikten bör läggas på säkerhetssynpunkten. Den nuvarande bemanningen av svenska fartyg måste ur denna synpunkt i stort sett anses vara tillfredsställande, ett förhållande som jämväl 1933 års bemanningssakkunniga konstaterat i sitt den 30 maj 1934 avgivna betänkande.

Detta oaktat har nu framlagts ett förslag till bemanningsförordning, som i sig innehåller bestämmelser, vilka, därest de genomfördes, ekonomiskt sett skulle innebära mycket stora kostnader för rederinäringen. Beträffande dessa kostnader hänvisas till ovannämnda utredning.

Om hänsyn allenast tages till sjöfartssäkerheten, kan det icke anses, att ytterligare författningsbestämmelser på området utöver redan befintliga äro av behovet påkallade. Skulle ett eller annat missförhållande kunna påvisas, äro dessa icke av den omfattning eller den art, att de böra medföra en så ingripande åtgärd, som en lagstiftning på området innebär. Dessa enstaka brister kunna otvivelaktigt undanröjas den förutan. Med hänsyn till vad senast 1933 års bemanningssakkunniga framhållit därom, att bemanningen å svenska fartyg i allmänhet icke kan anses otillfredsställande, kan det icke vara rimligt att såsom nu skett föreslå författningsföreskrifter i skärpande riktning, vilka skulle drabba det övervägande antalet fartyg, som redan nu

hava en med hänsyn till sjöfartssäkerheten fullt tillräcklig och i många fall övertalig bemanning, på ett oförmånligt sätt. Ej heller påkallas detta av hänsyn till en internationell reglering av denna fråga. Vad härutinnan ovan anförts i avseende å spörsmålet om arbetstiden äger motsvarande giltighet rörande bemanningsfrågan.»

Därjämte har redareföreningen förklarat sig vilja fästa uppmärksamheten vid det förhållandet att förslaget till bemanningsförordning liksom sjöarbetstidsförslaget skulle komma att hårdast drabba det medelstora och minst konkurrenskraftiga tonnaget, varav den svenska handelsflottan, såsom föreningen jämväl i annat sammanhang påpekat, till stor del består.

Svenska maskinbefälsförbundet har upptagit frågan om den bristande tillgången på maskinister, sedd i belysning av arbetstids- och bemanningsförhållandena i maskinavdelningen ombord å fartygen. Förbundet befarar att bristen på arbetskraft inom yrket kommer att tilltaga, därest ej åtgärder för rådande av bot därå vidtagas jämväl från det allmännas sida, och föreslår i sådant syfte bl. a., *dels* att föreskrift införes om tillräcklig maskinbemanning för anordnande av smörjarhjälp åt maskinisterna på varje vakt å fartyg med större maskinstyrka än 400 indikerade hästkrafter, något som förbundet anser erforderligt jämväl med hänsyn till sjöfartssäkerheten, *dels ock* att åtgärder vidtagas till förhindrande av att fartyg annat än tillfälligtvis nyttjas utan fulltaligt och behörigt maskinbefäl, även om sådant icke för tillfället kan anskaffas, vilket förfarande förbundet förmenar skulle på sådant sätt påverka löneförhållandena att ökad tillströmning till maskinistyrket därigenom skulle framkallas.

Vad de hörda *organisationerna i övrigt* i viktigare frågor anfört rörande förslaget till fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap framgår av den del av *kommerskollegii och socialstyrelsens* betänkande för vilken jag nu skall redogöra.

Ämbetsverken, som inledningsvis framhålla, att de ifrågavarande sakkunnigförslagen i väsentliga delar grunda sig på konventionsförslaget, hava på det hela taget icke funnit något att erinra däremot i sak, såvitt angår bestämmelser som ligga inom konventionens ram. Ett av Sveriges segelfartygsförening framfört förslag om höjning av gränsen för bemanningsbestämmelsernas tillämpning å smärre fartyg från 50 till 150 bruttoregisterton hava ämbetsverken förklarat sig icke kunna förorda; av samma förening gjort yrkande om pråmfartygens inordnande under bemanningsregleringen har icke föranlett något yttrande från ämbetsverkens sida. Beträffande sakkunnigförslagets allmänna regler angående däcksmanskapets antal och kvalifikationer anföra ämbetsverken följande:

»Bestämmelserna hava blivit föremål för en del anmärkningar. Sålunda hava Redareföreningen och Segelfartygsföreningen påyrkat ett flertal lindringar i bestämmelserna. Radiotelegrafistföreningen har anmärkt på att däcksman, som är anställd jämväl såsom radiotelegrafist, får vid bestämmelsernas tillämpning inräknas i däcksmanskapet. Maskinbefälsförbundet har framställt yrkande om införande av stadgande, enligt vilket extra man

i maskin förutom vakthavande maskinist skulle förefinnas å fartyg av viss storlek.

Vad angår däcksbemanningen å fartyg, vars bruttodräktighet överstiger 700 registerton, överensstämmer författningsförslaget med konventionen, som dock lämnat frågan om andra än fullbefarna sjömäns antal öppen för nationell reglering. För de av dessa fartyg, som gå i nordsjö- eller vidsträcktare fart (konventionsfartyg) är alltså, vid en anslutning till konventionen, lindring av förslagets regler endast möjlig i fråga om halvbefarna sjömän. För de av fartygen åter, som gå i inskränktare fart, lägger konventionen icke hinder i vägen för ändringar i förslaget. Ämbetsverken anse för sin del, att förslagets regler, särskilt vad angår bemanningens kvalitet, i vissa fall äro väl stränga. I synnerhet torde detta gälla fartyg, vilka i fråga om däcksmanskap äro behörigen bemannade med sex man. Av dessa däcksmän måste nämligen enligt förslaget fyra vara fullbefarna och en halvbefaren. Allenast en av de behövliga däcksmännen må alltså vara obefaren. Enligt ämbetsverkens mening kan härigenom uppstå fara för att nyrekryteringen inom sjömansyrket försvåras. På grund av vad sålunda anförts föreslå ämbetsverken, att beträffande fartyg, vilkas bruttodräktighet överstiger 700 men ej 1,400 registerton och vilka nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart eller närmare bestämt hitom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller hitom Cuxhaven, införas regler för däcksbemanningen motsvarande dem, som för dylika fartyg förefunnos i ett av sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga år 1934 upprättat förslag till bemanningsförordning. I enlighet härmed skulle beträffande dessa fartyg uppställas allenast den fordran, att av däcksmanskapet minst två man skola vara fullbefarna och minst två man halvbefarna.

Även efter en sådan ändring av paragrafens föreskrifter torde fall kunna förekomma, då det ej bör möta hinder ur säkerhetssynpunkt att göra vissa avvikelser från föreskrifterna. Ämbetsverken föreslå för den skull, att bestämmelse införes i författningstexten, att kommerskollegium må meddela dispens från föreskrifterna, där särskilda skäl därtill äro och konventionen ej lägger hinder i vägen därför.

Vad angår anmärkningen mot att däcksman, som är anställd jämväl såsom radiotelegrafist, får inräknas i däcksmanskapet, få ämbetsverken framhålla, att konventionen ej lägger något hinder i vägen härför och att bärande skäl enligt ämbetsverkens mening ej föreligga för att vidtaga den skärpning av bestämmelserna, som ett förbud mot dylikt inräknande skulle innebära.

Beträffande slutligen frågan om extra man i maskin finna ämbetsverken sig ej kunna vitsorda, att erfarenheten givit vid handen att författningsbestämmelser härom äro ur säkerhetssynpunkt påkallade för den svenska handelsflottans del. I propositionen nr 240 till 1934 års riksdag framhöll även dåvarande chefen för handelsdepartementet, att bemanningsfrågan med avseende å tjänstgöringen i maskinavdelningen, varest en strängare arbetstidsreglering tidigt framstått såsom en nödvändighet, på det hela taget torde äga en ur säkerhetssynpunkt underordnad betydelse. Ej heller vid internationella arbetskonferensens behandling av ämnet synes något behov av föreskrifter i nu omhandlade avseende hava ansetts föreligga, i det att vid konventionens utarbetande varje reglering av frågan om manskapsbemanningen i maskin lämnats åsido. Att de ekonomiska konsekvenserna av föreskrift om extra man i maskin skulle bliva högst kännbara för sjöfartsnäringen framgår av de kostnadsberäkningar, som upprättats vid utarbetande av 1934 års förslag till bemanningsförordning, vilka kostnadsberäkningar ändock grundats å väsentligt lindrigare föreskrift än den maskinbefälsförbundet nu ifrågasatt. På grund härav och i betraktande av den möjlig-

het att i händelse av behov i särskilda fall meddela bestämmelser om maskinbemanning, som författningsförslagets 4 § skulle medge, anse ämbetsverken, att förbundets yrkande ej bör föranleda ett utfärdande av ytterligare författningsföreskrifter i ämnet.»

Förslaget till ändringar i befälsförordningen.

I de sakkunnigas förslag till bemanningsregler ingå även förslag till sådana ändringar i befälsförordningen som krävas för tillämpning av konventionsförslagets av mig förut omförmälda bestämmelser rörande antalet styrmän och maskinister (se bil. J). Ifrågavarande förslag äger jämväl samband med den reglering av befälets arbetstid som angivits i 4 § i de sakkunnigas förslag till sjöarbetstidslag, varest tillämpningen av 8-timmarsprincipen för vaktindelat befäl gjorts beroende av det för fartygets behöriga bemanning föreskrivna antalet. I likhet med vad de föreslagit i fråga om vissa bestämmelser i sjöarbetstidslagen hava de sakkunniga, med stöd av konventionsförslagets medgivande av undantag för sådan fart på angränsande länder som kan jämställas med brittisk »home trade», föreslagit begränsning av tillämpningen av konventionens bemanningsregler rörande befälet till att gälla nordsjö- och vidsträcktare fart (s. k. konventionsfart).

Såvitt angår vidsträcktare fart än nordsjöfart äro bestämmelserna i *gällande befälsförordning* av den 12 juni 1936 tillfyllest för tillämpning av konventionsreglerna. Beträffande fartyg som nyttjas i nordsjöfart är detta icke helt fallet. Enligt befälsförordningens 6 § fordras i nordsjöfart å maskindrivet passagerarfartyg med en bruttodräktighet om högst 1,500 ton 2 styrmän och å dylikt fartyg med större dräktighet 3 styrmän, samt å annat maskindrivet fartyg med en bruttodräktighet av 600—3,000 ton 2 styrmän och eljest 3 styrmän; ett antal av 3 maskinister fordras, då fartygets maskinstyrka överstiger 1,000 indikerade hästkrafter.

Sakkunnigförslaget avser en jämkning av dessa regler i enlighet med konventionsförslaget, d. v. s. en sänkning av de högsta av de nyss angivna ton-, respektive hästkraftstalen till 2,000 bruttoton, respektive 800 indikerade hästkrafter. Beträffande existerande fartyg med en maskinstyrka om högst 1,000 indikerade hästkrafter skulle ikraftträdandet bliva beroende på särskilt förordnande, och de sakkunniga hava om anledningen härtill i promemorian anfört, att det med hänsyn till rekryteringsförhållandena torde vara erforderligt att helt eller delvis utnyttja den frist om högst fem år från konventionens ikraftträdande, som enligt art. 16: 3 vore medgiven i fråga om nämnda fartyg.

Sveriges redareförening har beträffande ifrågavarande förslag motiverat sitt avstyrkande med en hänvisning till den skärpning av bestämmelserna rörande befälsbemanningen som nyligen åvägabragts genom befälsförordningen av den 12 juni 1936.

Svenska maskinbefälsförbundet har, i anslutning till sina förut omförmälda synpunkter beträffande rekryteringsförhållandena inom maskinistyrket,

förklarat sig finna den i konventionsförslaget angivna övergångstiden böra begränsas genom ett successivt genomförande av de nya bestämmelserna.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava lämnat de sakkunnigas förslag i förevarande del utan anmärkning.

Departementschefen. I överensstämmelse med min förut tillkännagivna uppfattning i fråga om Sveriges anslutning till sjöarbetstids- och bemanningskonventionen, finner jag den svenska lagstiftningen böra anpassas efter konventionens fordringar jämväl i vad angår fartygens bemanning. Då jag emellertid, såsom jag förut angivit, icke avser att för Kungl. Maj:ts prövning nu framlägga författningsförslag i detta ämne, skall jag icke för egen del närmare ingå på hithörande frågor, utan får inskränka mig till att förklara, att jag funnit de framlagda sakkunnigförslagen grundade å riktiga principer och ägnade att tjäna såsom grundval för blivande lagstiftning i ämnet. Jag avser sålunda att framdeles ånyo anmäla denna fråga för slutlig prövning och därvid framlägga i huvudsaklig överensstämmelse med sakkunnigförslagen upprättade författningsförslag rörande såväl manskaps- som befälsbemanningen, ägnade att bringa konventionens bestämmelser i detta ämne i tillämpning för Sveriges del. På grund av sambandet med arbetstidsregleringen finner jag mig emellertid böra i ett särskilt avseende redan nu anmäla av mig tilltänkt avvikelse från sakkunnigförslaget, nämligen i fråga om tillämpningsområdet för regeln om ett antal av 3 styrmän, respektive maskinister, å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 registerton, respektive en maskinstyrka av mer än 800 indikerade hästkrafter. Denna regel bör enligt min mening gälla ej blott å fartyg i s. k. konventionsfart, utan jämväl å fartyg som nyttjas i östersjöfart; såsom motivering härför får jag åberopa vad jag i samband med 4 § i förslaget till sjöarbetstidslag anfört rörande liknande utsträckning av 8-timmarsprincipens tillämpning i fråga om däcksmanskap å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 ton. Vad maskinisterna angår får jag även erinra om min i nyssnämnda sammanhang uttalade avsikt att föreslå stadgande av innebörd att trevaktsystemet skall, oberoende av fartygets maskinstyrka, tillämpas jämväl för maskinisternas del å fartyg med en bruttodräktighet av mer än 2,000 ton.

Till skillnad från sjöarbetstidslagen torde det beträffande bemanningslagstiftningen icke vara erforderligt att omedelbart i full utsträckning genomföra den tilltänkta regleringen, utan synes, såvitt angår de bestämmelser som innefattas i de sakkunnigas förslag till bemanningsförordning och därmed sammanhängande författningsändringar (se Bil. H och I), konventionens ikraftträdande lämpligen kunna tillsvidare avvaktas. Vad däcksmanskapet angår synes den nyligen åvägabragta kollektivavtalsregleringen, vilken innefattar en icke oväsentlig förbättring i bemanningsförhållandena inom svenska handelsflottan, skapa ett övergångstillstånd, ägnat att underlätta anpassningen till de förhållanden som komma att inträda såsom en följd av konventionens ikraftträdande, och vilket i avvaktan härå tillsvidare torde få anses tillfredsställande. Vidkommande åter de med arbetstidsregleringen

för befälet direkt sammanhängande bestämmelser rörande dettas antal, som jag nyss berört, torde härav föranledda ändringar i befälsförordningen böra genomföras samtidigt med arbetstidslagens ikraftträdande så långt erfordras för att å fartyg med större bruttodräktighet än 2,000 ton säkerställa 8-timmarsprincipens tillämpning för alla ifrågakommande personalkategorier, och sålunda jämväl för maskinisternas del. Med hänsyn till den ringa tillgången på maskinister lärer det sannolikt bliva nödvändigt att, beträffande fartyg av mindre storlek än nyss sagts, med avseende å tillämpningen av regeln om 3 maskinister å fartyg med en maskinstyrka av 800—1,000 indikerade hästkrafter åtminstone för något antal år efter den nya lagstiftningens ikraftträdande göra bruk av den frist som enligt konventionsförslaget är medgiven intill dess fem år förflutit från det konventionen blivit gällande.

Ändringar i sjömanslagen.

Såsom jag inledningsvis omnämnt hava 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga i anslutning till förslagen rörande sjöarbetstiden och fartygens bemanning med promemorian av den 18 februari 1937 (se Bil. D) framlagt förslag till lag om ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen, nämligen, såvitt nu är i fråga, 10, 23, 51 och 73 §§.

10 § *(minimiålder för sjömän m. m.).*

Denna paragraf innehåller i *gällande lydelse* enligt lag den 27 februari 1925 *dels* stadgande om minimiålder för användning i skeppstjänst i allmänhet (första stycket), varigenom föreskrivits att minderårig under 14 år ej må användas i dylik tjänst, *dels* vissa stadganden, varom nu icke är fråga, om minimiålder för användning i eldartjänst i allmänhet, respektive i sådan tjänst eller i tjänst som kollämpare i utrikesfart (andra och tredje styckena), *dels ock* i anslutning därtill en bestämmelse (fjärde stycket) om viss rätt för Kungl. Maj:t att medgiva undantag från stadgandet i tredje stycket rörande minimiålder för eldare och kollämpare i utrikesfart.

Ändringarna enligt *sakkunnigförslaget* avse *dels* höjning av den i första stycket angivna minimiåldern för skeppstjänst i allmänhet till 15 år i överensstämmelse med internationella arbetsorganisationens förslag till reviderad konvention angående minimiålder för användning i skeppstjänst (se Bil. C), *dels* tillägg av ett nytt fjärde stycke, innehållande ett mot sjöarbetstids- och bemanningskonventionens art. 11 (se Bil. A) svarande stadgande om förbud i viss utsträckning mot användning av manskap under 16 års ålder till arbete nattetid, konstruerat i form av föreskrift om att den minderårige skall tillförsäkras en sammanhängande vilotid av minst 9 timmar under tiden mellan kl. 20 och kl. 8, *dels ock* utvidgning av dispensrätten i paragrafens sista stycke (i förslaget det femte) till att, i enlighet med minimiålderskonventionens art 2: 2, gälla jämväl stadgandet i det ändrade första

stycket, såvitt angår minderårig som uppnått 14 års ålder, varjämte föreslagits bemyndigande för Kungl. Maj:t att åt annan myndighet uppdraga prövningen i dispensfrågorna.

Gentemot de föreslagna ändringarna hava invändningar gjorts från redarehåll.

Sveriges redareförening har sålunda framhållit, att personer som ej uppnått 15 års ålder icke sällan anställdes såsom mäss- och salongsuppassare, varför föreningen ansett sig icke kunna tillstyrka den föreslagna ändringen av *första stycket;* enligt föreningens mening borde i vart fall införas en övergångsbestämmelse som medgåve redan anställda personer rätt att kvarstå i sin tjänst utan hinder av den föreslagna höjningen av minimiåldern.

Vidkommande det nya *fjärde stycket* med förbud i viss utsträckning mot nattarbete för personer under 16 års ålder anför föreningen, att förhållandena ombord å ett fartyg, särskilt när det befunne sig till sjöss, vore sådana att envar av besättningen städse finge vara beredd att träda i tjänstgöring, varför den föreslagna föreskriften enligt föreningens mening vore i hög grad opraktisk. Föreningen säger sig befara, att befälhavare och redare till följd därav komme att draga sig för att anställa personer som ej uppnått 16 års ålder, vilket i sin mån skulle verka hämmande på rekryteringen, samt tillägger, att en dylik föreskrift även ur utbildningssynpunkt komme att verka oförmånligt för dem som ville ägna sig åt sjömansyrket.

Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening har framhållit vissa med förslaget om förbud mot nattarbete för person under 16 år förknippade svårigheter för ångslupstrafiken, i vilken 14 års ynglingar pläga sysselsättas, och anser, att undantag från stadgandet i *fjärde stycket* borde tillåtas i fall vilotiden anordnas på annat lämpligt sätt.

Sveriges segelfartygsförening, vars intressen likaledes beröras av stadgandet i *fjärde stycket,* har föreslagits, att den där angivna åldersgränsen måtte sänkas från 16 till 15 år samt att kravet på sammanhängande vilotid måtte inskränkas till 8 timmar. Föreningen anför härutinnan följande:

»En höjning av åldersgränsen från nuvarande 14 till 16 år skulle nämligen medföra, att många ynglingar bland kustbefolkningen praktiskt taget bleve avstängda från arbetsmöjligheter, till dess de uppnått 16 års ålder. Detta kan innebära, att en familjeförsörjare i små ekonomiska omständigheter eller ett hem, där familjeförsörjare saknas, får underhålla en till lättare arbete i fartyg fullt duglig son, tills denne fyllt 16 år, medan han med nuvarande bestämmelse vida tidigare kunnat bidraga till hemmets underhåll genom sitt arbete på sjön. Höjandet av åldersgränsen till 16 år kan sålunda medföra avsevärt minskade försörjningsmöjligheter för hem, där fjortonåringens arbetsinkomst är av stor betydelse. Och då det näppeligen lärer kunna påvisas, att vare sig den nuvarande åldersgränsen eller den hittills praktiserade arbetsfördelningen ombord medfört några menliga följder, torde kravet på, dels att höjningen stannar vid 15 år, d. v. s. den i konventionen föreslagna gränsen, och dels att bestämmelsen, att minderårig icke må under tiden mellan kl. 20 och kl. 8 användas i skeppstjänst, bortfaller, ingalunda få anses omotiverat.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava funnit fog för vad sålunda anförts gentemot förslaget, men inskränkt sig till att, under hänvisning till

sjöarbetstids- och bemanningskonventionen (art. 12), föreslå undantag för säkerhetstjänst m. m. genom ett tillägg till fjärde stycket av innehåll, att vad där sagts icke skall utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till sådan skeppstjänst varom sägs i 10 § sjöarbetstidslagen i dess nu föreslagna lydelse.

Socialpolitiska delegationen har erinrat om den förutsättning som enligt minimiålderskonventionens art. 2:2 är att beakta vid medgivande av undantag från stadgandet i första stycket, nämligen att det med hänsyn till den minderåriges hälsa och kroppsbeskaffenhet samt de framtida och omedelbara fördelarna av anställningen måste antagas, att denna skall lända den minderårige till nytta.

Departementschefen.

Utredningen synes mig giva vid handen att de föreslagna ändringarna i 10 § sjömanslagen icke kunna undgå att vålla olägenheter. Med hänsyn till föreliggande dispensmöjligheter torde den av den reviderade minimiålderskonventionen föranledda höjningen av minimiåldern för skeppstjänst i allmänhet till 15 år, vilken kommit till uttryck i ändringen i *första stycket,* emellertid knappast böra giva anledning till allvarligare betänkligheter. Mera välgrundade förefalla mig de invändningar som framförts gentemot det i och för tillämpning av bestämmelserna i sjöarbetstids- och bemanningskonventionens art. 11 föreslagna nya stadgandet i *fjärde stycket* av förslaget. Det lärer icke kunna förnekas, att ett förbud mot arbete nattetid till följd av skeppstjänstens natur lätteligen kan komma att för den person som beröres därav innebära hinder för anställning i dylik tjänst överhuvud taget. Vad segelfartygsföreningen anfört rörande utkomst- och försörjningsmöjligheterna för yngre personer inom den gren av sjöfarten föreningen företräder, har jag funnit värt särskilt beaktande, och liknande omständigheter torde vara att taga i betraktande jämväl i fråga om andra grenar av den mindre sjöfarten. Likaså kan jag icke annat än finna olämpligt att förhindra användning av yngre personer såsom pollettpojkar eller i liknande anställning ombord å hamnfärjor, ångslupar och dylika farkoster, vilket såsom av skärgårds- och mälarflottornas rederiförening framhållits, uppenbarligen skulle kunna bliva följden av det ifrågavarande stadgandet. Med hänsyn till dessa omständigheter anser jag mig böra föreslå sådan inskränkning av tillämpningsområdet för stadgandet i fjärde stycket, att det, i likhet med flera förut behandlade föreskrifter, kommer att gälla allenast fartyg i s. k. konventionsfart, d. v. s. nordsjö- och vidsträcktare fart.

Ämbetsverkens förslag att genom tillägg till här ifrågavarande stadgande undantaga vissa slag av skeppstjänst, synes mig till sitt syfte välbetänkt, men i betraktande av den olikhet som föreligger mellan sjöarbetstidslagens 10 § i dess av mig förordade lydelse samt sjöarbetstids- och bemanningskonventionens art. 12, vars innehåll föranlett ämbetsverkens förslag, torde det vara lämpligare att i undantagsstadgandet uppräkna de slag av skeppstjänst som enligt konventionsförslaget må undantagas.

Vad slutligen angår socialpolitiska delegationens erinran om de omständig-

heter som enligt vederbörande konventionsförslag skola tagas i betraktande vid beviljande av undantag från huvudstadgandet i första stycket om minimiålder för användning i skeppstjänst i allmänhet, synas mig berörda omständigheter vara sådana att de, utan särskilt omnämnande i författningen, måste skänkas beaktande vid prövning av dispensärenden av ifrågavarande slag.

23 § *(ersättning för ökat arbete vid besättningsminskning).*

Stadgandet i 23 § sjömanslagen i dess *gällande lydelse* avser att i fall av besättningsminskning under resa bereda de kvarvarande gottgörelse för därigenom ökat arbete, ävensom att utgöra en garanti mot inflytande av obehöriga ekonomiska intressen i fråga om bemanningens vidmakthållande i ursprungligt skick. För sådant ändamål föreskrives, att genom besättningsminskningen inbesparad hyra för den tid fartyget är till sjöss skall fördelas mellan de kvarblivna i mån av det ökade arbete envar fått vidkännas.

Med detta lagbud sammanhänga vissa stadganden i *13 § i gällande sjöarbetstidslag,* nämligen dels bestämmelsen i punkt e) om att skeppstjänst som föranledes av besättningsminskning under resa må förrättas utan hinder av de för ordinarie arbete i 2 och 3 kap. angivna begränsningar, och dels föreskriften i paragrafens näst sista stycke om att sjöman för skeppstjänst som han utför på grund av nyssnämnda bestämmelse icke utan särskild överenskommelse är berättigad till ersättning i vidare mån än i 23 § sjömanslagen sägs, vilket sålunda innebär, att övertidsersättning icke skall enligt sjöarbetstidslagen utgå för arbete av här ifrågavarande slag, men däremot väl gottgörelse enligt 23 § sjömanslagen, när förutsättningarna därför eljest äro för handen.

I *de sakkunnigas förslag till sjöarbetstidslag* har denna fråga reglerats något annorlunda. Skeppstjänst till följd av besättningsminskning har sålunda utmönstrats ur det mot 13 § i gällande lag svarande lagrum som avser säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst (10 §), och hänförts till det lagrum som innehåller regler rörande begränsning av övertidsarbetet (12 §), varest skeppstjänst av här ifrågavarande slag upptagits såsom undantag från den i paragrafen stadgade begränsningen. Denna konstruktion innebär, att av besättningsminskning föranledd skeppstjänst visserligen i så måtto jämställts med övertidsarbete att den drager övertidsersättning, i den mån den förrättas utom ordinarie arbetstid, men till skillnad från vanligt övertidsarbete icke är underkastad den för sådant arbete stadgade begränsning.

Med dessa bestämmelser korresponderar *det föreslagna tillägget till 23 § sjömanslagen,* enligt vilket andel i inbesparad hyra icke skall tillkomma sjöman för ökat arbete som förrättas såsom övertidsarbete och blivit ersatt såsom sådant. Övertidsersättning träder sålunda i stället för andel i insparad hyra, när det ökade arbetet föranlett längre arbetstid än den för sjömannen normalt gällande ordinarie arbetstiden. Där ökat arbete förekommit i form av strängare sysselsättning under sjömannens ordinarie arbetstid, kommer däremot hyresdelning alltjämt att ifrågakomma under hittillsvarande förutsättningar.

Förslaget har icke föranlett erinran från annat håll än *Sveriges redareförening,* som i samband med behandlingen av 10 § i de sakkunnigas förslag till sjöarbetstidslag påtalat den skedda uteslutningen ur nämnda lagrum av ifrågavarande slag av skeppstjänst.

Den av de sakkunniga föreslagna lösningen av ersättningsfrågan i fall av besättningsminskning under resa står i överensstämmelse med konstruktionen i gällande danska och norska sjömanslagar, och jag har för min del så mycket mindre att erinra däremot, som den tilltänkta regleringen innebär en för sjöfolket mera tillfredsställande ordning i det att frågan om ersättning för det ökade arbetet, där detta föranlett längre arbetstid, icke bliver beroende på huruvida någon hyra inbesparats eller ej. Exempelvis kommer sålunda vid sjukdomsfall av sådan art att den sjuke bibehålles vid sin lön, de av den arbetsföra besättningen som till följd därav fått längre arbetstid att erhålla däremot svarande ersättning, oaktat någon hyra icke blivit inbesparad, vilket synes mig skäligt och riktigt. Likaledes kommer ersättning att utgå i fall besättningsminskningen föranlett längre arbetstid i hamn, vilket icke är fallet med nuvarande ersättningsform. *Departementschefen.*

51 § *(landlov).*

I *gällande lydelse* innehåller 51 § sjömanslagen i tre stycken uppdelade regler om sjömans inställelse till tjänstgöring och rätt att därefter gå från skeppsbord m. m.

Enligt *sakkunnigförslaget* överföres till detta lagrum såsom ett nytt tredje stycke stadgandet i *10 § i gällande sjöarbetstidslag* om landlov en gång i månaden för enskilda angelägenheters vårdande, i den ändrade form vari stadgandet förekommer i 1934 års lagförslag. Första och sista styckena i förslaget äro lika med motsvarande stycken i paragrafen sådan den nu gäller. I andra stycket har en redaktionell förändring vidtagits i inledningen, varjämte sista meningen om rätt att anlita fartygets båtar utbrutits och placerats såsom ett nytt fjärde stycke med tillämpning jämväl å de fall som regleras i det nya tredje stycket.

Gentemot den föreslagna överflyttningen till sjömanslagen av ifrågavarande stadgande har icke någon invändning gjorts. Beträffande förslagets avfattning hava vissa erinringar framkommit från redare- och befälshåll i fråga om innebörden av uttrycket »på därom av honom gjord framställning» i tredje stycket, vilket förmenats kunna vålla missförstånd med avseende å befälhavarens befogenhet att med hänsyn till skeppstjänstens krav och andra omständigheter pröva lägligheten av permittering av de sjömän som anmält sig önska landlov.

Svenska sjöfolksförbundet har vid behandlingen av förevarande paragraf upptagit ett till de i sak oförändrade första och andra styckena hänförligt spörsmål om sjömännens rätt att fritt disponera sin fritid då fartyget ligger i hamn. Förbundet yttrar härutinnan följande:

»Frågan om sjömannens rätt att fritt disponera sin fritid då fartyget ligger i hamn är av gammalt datum. Tiden borde emellertid nu kunna vara inne för anläggandet av mera tidsenliga synpunkter på denna fråga. Under de perioder fartyget är till sjöss är sjömannen på grund av naturliga skäl avstängd från möjligheten att benytta sig av alla de möjligheter till förströelse, intellektuell sysselsättning, deltagande i det offentliga livet o. s. v., som alltid stå den på landbacken vistande till buds. Det synes under dessa omständigheter omotiverat, att fortfarande i lagstiftningen bibehålla den ordningen, att sjömannen då fartyget ligger i hamn, där all erforderlig arbetskraft vanligen kan erhållas från annat håll i händelse av behov, skall avstå från begagnandet av sin fritid av hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet eller fullgörandet av »nödvändig skeppstjänst» och att han i samband därmed skall vara beroende av befälhavarens tillstånd för att kunna gå från skeppsbord.

Rätten att vid besök i land anlita fartygets båtar såväl för färden till land som tillbaka ombord torde med hänsyn till omständigheterna vara tämligen självklar. Detta borde också komma till klart uttryck i texten.»

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava förklarat det i paragrafens första stycke stadgade förbudet för sjömän att utan tillstånd gå från skeppsbord vara av sjöfartsförhållandena påkallat, vadan ämbetsverken icke kunnat förorda dess borttagande. I anledning av de uttalade farhågorna för vantolkning av stadgandet i tredje stycket av förslaget uttala ämbetsverken, att de för sin del icke kunnat finna stadgandets avfattning föranleda sådan tolkning att befälhavarens rätt att med hänsyn till tjänsteförhållandena ombord bestämma om landlov skulle lida inskränkning.

I samband med denna paragraf hava ämbetsverken till behandling upptagit det inledningsvis omförmälda, genom *motionen II: 449* vid 1937 års riksdag framförda förslaget om att i 10 § sjöarbetstidslagen avsett landlov som på grund av att fartyget legat till sjöss eller av annat skäl icke kunnat beredas under loppet av en månad, måtte kunna uttagas när fartyget anlöper hamn där hinder för lämnande av sådan ledighet icke möter. Gentemot detta förslag, som synes innebära att rätten till landlov av ifrågavarande slag skulle vara att betrakta såsom en med semesterledighet likställd rättighet, hava ämbetsverken framhållit, att bestämmelsen om landlov tillkommit allenast för att bereda sjömannen möjlighet att en gång i månaden gå i land under affärs- och expeditionstid efter klockan 12 för egna angelägenheters ordnande och alltså icke vore att anse såsom någon semesterliknande förmån, vilket även framginge därav att gällande sjöarbetstidslag ej stadgade rätt till övertidsersättning för den händelse landlov icke kunnat beredas; ämbetsverken ansåge sig för den skull ej kunna förorda det i motionen framlagda förslaget.

Departementschefen. Ur systematisk synpunkt sett torde stadgandet om landlov i nuvarande 10 § sjöarbetstidslagen utan tvivel rätteligen höra hemma i sjömanslagen, och anledningen till att det vid sjöarbetstidslagens tillkomst inrymts därstädes lärer vara att söka däri, att det vid den tiden icke fanns någon motsvarighet till den år 1922 tillkomna sjömanslagen. Om det således formellt sett

synes vara riktigast att infoga ifrågavarande stadgande i sjömanslagen, torde detta även ur saklig synpunkt förefalla lämpligast, nämligen med hänsyn därtill att den rätt till landlov varom här är fråga uppenbarligen bör tillkomma samtliga sjömän, och således jämväl sådana vilkas arbete är undantaget från sjöarbetstidslagens tillämpning. De sakkunnigas förslag att överflytta stadgandet till sjömanslagen finner jag sålunda välgrundat. Gentemot den föreslagna nya lydelsen av den här avhandlade paragrafen har jag intet i sak att erinra.

I anledning av det motionsledes framförda förslaget om åtnjutande i efterhand av landlov som icke kunnat beredas av den anledning att fartyget under ifrågakommande tid icke besökt hamn, eller emedan förutsättningar i övrigt icke förelegat, vill jag — i anslutning till ämbetsverkens uttalande om att den rättighet varom här är fråga icke är att likställa med rätt till semesterledighet, vilket jag finner riktigt — framhålla att detta emellertid även innebär, att ledighet som åtnjutits i kraft av här omhandlade stadgande icke heller bör få avräknas å tid som genom avtal eller lag tillförsäkrats sjömannen såsom semesterledighet. Å andra sidan torde särskilt landlov icke kunna påfordras, därest sjömannen under ifrågakommande tidrymd av annan anledning någon dag varit ledig och uppehållit sig i land och de i förevarande lagrum angivna förutsättningar i övrigt därvid förelegat; exempelvis lära sålunda de lagstadgade föreskrifterna för landlov av här ifrågavarande slag få anses uppfyllda, om en sjöman under vederbörlig tid åtnjutit landpermission å en svensk helgdag i en utländsk hamn där affärs- och expeditionslokaler den dagen hållits öppna.

Vidkommande slutligen den av sjöfolksförbundet väckta frågan om ändring av regeln i första stycket om att sjöman skall inhämta tillstånd, innan han må gå från skeppsbord, sedan hans tjänstgöring ombord begynt, och av bestämmelserna i andra stycket rörande de förutsättningar varunder sådant tillstånd må vägras, delar jag den mening ämbetsverken uttalat, och kan således icke förorda någon ändring i dessa hänseenden.

73 § *(ansvarsbestämmelse).*

I anslutning till nyss avhandlade förslag till ändrad lydelse av 51 § sjömanslagen hava de sakkunniga föreslagit en ändring av ansvarsbestämmelsen i 73 § punkt 6, vilket lagrum i *gällande lydelse* stadgar bötesstraff för befälhavare eller den som är satt i hans ställe, »om han vägrar någon utan laga skäl tillstånd att under fritid gå i land». Enligt *sakkunnigförslaget* skulle detta lagrum erhålla följande lydelse: »om han vägrar någon utan laga skäl tillstånd att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §».

Detta ändringsförslag har icke föranlett någon erinran från de hörda myndigheternas eller organisationernas sida.

I detta sammanhang får jag anmäla ett av *kommerskollegium* i samband med dess av mig vid behandlingen av straffbestämmelserna i sjöarbetstidslagen omförmälda utredning rörande *utvidgning av redares ansvar* framlagt

förslag om ändring av bestämmelsen i näst sista stycket av 73 § sjömanslagen rörande redares delaktighetsansvar i vad angår förseelse varom förmäles i punkt 1, 5 eller 7 av samma paragraf. Förslaget, som av ämbetsverket motiverats på samma sätt som motsvarande förslag till ändring av reglerna rörande redares delaktighetsansvar i 18 och 20 §§ sjöarbetstidslagen, avser liksom dessa att lätta åklagarens bevisbörda genom inskränkning av kravet på åklagarens bevisprestation till sannolikhetsbevisning. Kommerskollegium föreslår, att ifrågavarande stadgande avfattas sålunda: »Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse varom i 1, 5 eller 7 förmäles, kan antagas hava skett med hans vetskap och vilja.»

Departementschefen. Jag tillstyrker den av de sakkunniga föreslagna ändringen av ansvarsbestämmelsen i 73 § punkt 6, som avser att straffsanktionera jämväl den rätt till landlov som innefattas i det nya stadgandet i tredje stycket av 51 §.

Vidkommande den av kommerskollegium föreslagna ändringen av stadgandet rörande redares straffrättsliga delaktighetsansvar får jag erinra om att förslaget föranletts av den i anledning av riksdagens förut omförmälda skrivelse nr 291/1935 anbefallda utredningen angående utvidgning av redares ansvar. För egen del biträder jag i sak kollegii förslag under åberopande av vad jag i samma ämne anfört i samband med behandlingen av straffbestämmelserna i sjöarbetstidslagen.

Åtgärder för genomförande av de av mig här omförmälda ändringar i sjömanslagen, av vilka ändringarna i 10 § erfordras för ratificering av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen samt den reviderade minimiålders-(sjöfarts-)konventionen, ankomma på chefen för justitiedepartementet, och förslag i ämnet torde av honom anmälas.

Departementschefen hemställer härefter, att lagrådets utlåtande över det i enlighet med den föregående redogörelsen överarbetade förslaget till *sjöarbetstidslag,* av den lydelse bilaga *(Bilaga M)* till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:

Leif Belfrage.

Översättning.

Bilaga A.

Förslag till konvention (nr 57) angående arbetstid och bemanning å fartyg.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 6 oktober 1936 till sitt tjugoförsta sammanträde,

och beslutit antaga vissa förslag angående arbetstid å fartyg ävensom bemanning i samband med arbetstid å fartyg, vilken fråga utgör första punkten på dagordningen för sammanträdet,

samt bestämt, att dessa förslag skola taga form av ett förslag till internationell konvention,

antager denna, den tjugofjärde dagen i oktober år ettusen niohundra trettiosex efterföljande förslag till konvention, som skall benämnas »Arbetstids- och bemannings-(sjöfarts-)konventionen, 1936»:

Avd. I. Tillämpningsområde och definitioner.

Artikel 1.

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

a) är registrerat i ett territorium, för vilket denna konvention gäller;

b) nyttjas till handelssjöfart för transport av last eller passagerare; och

c) nyttjas å internationell resa, varmed avses resa från hamn i ett land till hamn utanför samma land; skolande härvid varje koloni, hinsides hav beläget territorium, protektorat, eller territorium under överhöghet eller mandat anses såsom ett särskilt land.

2. Denna konvention äger icke tillämpning å

a) segelfartyg med hjälpmaskin eller

b) fartyg som nyttjas till fiske, valfångst eller liknande ändamål eller till därmed omedelbart förbunden verksamhet.

3. Varje medlemsstat äger från tillämpning av denna konvention undantaga fartyg, som är registrerat i dess territorium och nyttjas uteslutande å resor, under vilka det icke går längre från det land, varifrån resan anträtts, än till närbelägna hamnar i angränsande länder inom geografiska gränser, som

a) tydligt angivits i den nationella lagstiftningen;

b) gälla enhetligt beträffande tillämpningen av samtliga bestämmelser i denna konvention;

c) tillkännagivits av vederbörande medlemsstat vid konventionens ratificering genom en närlagd förklaring;

d) fastställts efter samråd med övriga intresserade medlemsstater.

Artikel 2.

I denna konvention förstås med

a) »ton»: bruttoregisterton;

b) »befälsperson»: varje person, med undantag av befälhavaren, vilken enligt den nationella lagstiftningen eller kollektivavtal eller sedvänja har befäls ställning;

c) »manskap»: andra medlemmar av besättningen än befälspersoner;

d) »arbetstid»: tid varunder det åligger medlem av besättningen att på förmans order förrätta arbete för fartygets eller redarens räkning eller att stå till förmans förfogande utom besättningens bostäder.

Avd. II. Arbetstid.

Artikel 3.

Denna avdelning av konventionen äger icke tillämpning å

a) befälspersoner, som föra befäl över en avdelning av fartyget och icke göra vakt;

b) radiotelegrafister eller radiotelefonister;

c) lotsar;

d) läkare;

e) sjukvårdspersonal, som uteslutande användes för sjukvård, eller sjukhuspersonal;

f) personer, som uteslutande arbeta för egen räkning;

g) personer, som avlönas uteslutande med andel i vinsten;

h) personer, vilkas åligganden uteslutande avse lasten ombord och vilka icke äro anställda vare sig hos redaren eller befälhavaren;

i) stuveriarbetare som åtfölja fartyget;

j) besättning, som uteslutande består av medlemmar av redarens familj, sådant detta begrepp bestämmes av den nationella lagstiftningen.

Artikel 4.

1. Å fartyg med en dräktighet överstigande 2,000 ton må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för däcksmanskap, vars tjänst är indelad i vakter, icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 56 timmar i veckan.

2. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för däcksmanskap, som användes såsom dagmän, icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 48 timmar i veckan.

3. Å ankomst- och avgångsdagar må arbetstiden förlängas utöver vad i mom. 1 och 2 stadgas. Huruvida och under vilka villkor sådan förlängd arbetstid må förekomma skall bestämmas av den nationella lagstiftningen eller genom kollektivavtal.

Artikel 5.

1. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för maskinmanskap, vars skeppstjänst är indelad i vakter, icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 56 timmar i veckan; dock må arbetstid därutöver förekomma för sedvanlig vaktavlösning och askhissning.

2. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för maskin- eller eldrumsmanskap,

som användes såsom dagmän, icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 48 timmar i veckan.

3. Å ankomst- och avgångsdagar må arbetstiden förlängas utöver vad i mom. 1 och 2 stadgas. Huruvida och under vilka villkor sådan förlängd arbetstid må förekomma skall bestämmas av den nationella lagstiftningen eller genom kollektivavtal.

Artikel 6.

1. Å fartyg med en dräktighet överstigande 2,000 ton må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för däcksbefäl icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 56 timmar i veckan.

2. Därutöver må dock till sjöss samt å ankomst- och avgångsdagar för navigations- eller expeditionsgöromål förekomma arbete under 1 timma om dagen.

3. Vidare må därutöver tillfälligtvis förekomma arbete, när befälhavaren prövar nödigt beordra två befälspersoner att samtidigt hålla vakt; dock må i intet fall en befälsperson med stöd av denna paragraf åläggas att arbeta under längre tid än 12 timmar om dagen.

4. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för däcksbefäl, som användes såsom dagmän, icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 48 timmar i veckan.

5. Å ankomst- och avgångsdagar må dock arbetstiden förlängas utöver vad i mom. 1 och 4 stadgas. Huruvida och under vilka villkor sådan förlängd arbetstid må förekomma skall bestämmas av den nationella lagstiftningen eller genom kollektivavtal.

6. Bestämmelserna i denna artikel äga tillämpning å lärlingar och elever på däck.

Artikel 7.

1. Å fartyg varå enligt artikel 16 tre eller flera maskinister skola finnas, må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdagar för maskinist icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 56 timmar i veckan.

2. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton må arbetstiden till sjöss för maskinister, som användas såsom dagmän, icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 48 timmar i veckan.

3. Bestämmelserna i denna artikel äga tillämpning å lärlingar och befälselever i maskinavdelningen.

Artikel 8.

1. Å fartyg, varå denna konvention äger tillämpning, skola följande bestämmelser gälla för däcks-, maskin- och eldrumsmanskap ävensom för däcks- och maskinbefäl, lärlingar och befälselever på däck och i maskinavdelningen däri inbegripna, så snart sjövakterna upplösts i hamn:

a) arbetstiden må icke överstiga vare sig 8 timmar om dagen eller 48 timmar i veckan;

b) veckovilan skall iakttagas, och må å dag därför intet arbete påfordras annat än såsom övertidsarbete eller för utförande av löpande underhålls- eller renhållningsarbeten; skolande dock allt arbete för sådant ändamål inbegripas i den till 48 timmar begränsade veckoarbetstiden;

c) undantag från dessa bestämmelser må göras enligt den nationella lagstiftningen eller kollektivavtal för det manskap, som erfordras för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet eller för bevarande av lasten.

2. Sjövakter skola i regel upplösas, därest fartygets uppehåll i hamn är avsett att vara mer än 24 timmar efter ankomsten och befälhavaren icke finner, att fartygets säkerhet därigenom äventyras.

3. Om sjövakter bibehållas i hamn, skall allt arbete, som utföres utöver den tid, som är föreskriven eller tillåten enligt 1 mom. i denna artikel, betraktas såsom övertidsarbete, för vilket såväl befälet som manskapet skall vara berättigat till ersättning med undantag likväl för:

a) vakttjänst, bibehållen för fartygets säkerhet och

b) vakttjänst, förrättad inom 12 timmar efter ankomsten eller före avgången.

Artikel 9.

1. Å fartyg varå denna konvention äger tillämpning och för vilket gäller

a) antingen ett säkerhetscertifikat, utfärdat enligt föreskrifterna i den internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, sådan denna vid ifrågakommande tillfälle lyder,

b) eller ett passagerarcertifikat,

skall arbetstiden till sjöss för köks- och intendenturpersonalen så anordnas, att varje därtill hörande person under loppet av 24 timmar tillförsäkras en vilotid av minst 12 timmar, varav minst 8 skola vara sammanhängande.

2. Å fartyg, varå denna konvention äger tillämpning men för vilket ej gäller något av de i 1 mom. omförmälda certifikat, må arbetstiden till sjöss eller å ankomst- eller avgångsdag för köks- eller intendenturpersonalen icke överstiga 10 timmar om dagen.

3. Å fartyg, varå denna konvention äger tillämpning, må arbetstiden i hamn för köks- eller intendenturpersonalen icke överstiga 8 timmar om dagen, dock må undantag härifrån medgivas av den nationella lagstiftningen.

Artikel 10.

1. Manskap samt däcks- och maskinbefäl, lärlingar och befälselever däri inbegripna, må åläggas arbete utöver den tid, som är bestämd eller tillåten genom föregående artiklar i denna avdelning av konventionen, under villkor att

a) arbete under sådan tid skall betraktas såsom övertidsarbete, vilket medför rätt till ersättning, och

b) övertidsarbete icke må förekomma regelbundet.

2. Sättet för övertidsersättningens utgivande ävensom grunderna för beräkningen därav skola fastställas av den nationella lagstiftningen eller genom kollektivavtal.

Artikel 11.

1. Ingen till manskapet hörande person under 16 år må användas till arbete nattetid.

2. Med uttrycket »nattetid» skall här förstås en sammanhängande tidrymd av minst 9 timmar, vilken tidrymd börjar före och slutar efter midnatt på sätt den nationella lagstiftningen bestämmer.

Artikel 12.

Bestämmelserna i denna avdelning av konventionen äga icke tillämpning på

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 till annat fartyg eller person;

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 denna vid ifrågakommande tillfälle lyder;

d) extraarbete, föranlett av sjukdom eller skada, som drabbat någon av befälet eller manskapet, eller av under resan inträdd, oförutsebar minskning av antalet medlemmar av befäl eller manskap;

e) extrarbete, som erfordras för tull-, karantän- eller hälsovårdsformaliteter;

f) arbete av befäl för bestämmande av fartygets middagsposition.

Avd. III. Bemanning.

Artikel 13.

Fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton skall vara bemannat på sätt, som med hänsyn till besättningens antal och duglighet:

a) tillgodoser sjöfartssäkerhetens krav och

b) möjliggör tillämpningen av föreskrifterna i avd. II av denna konvention,

och skall sådant fartyg särskilt uppfylla de minimifordringar beträffande bemanningen, som stadgas i avd. III av konventionen.

Artikel 14.

1. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 men icke 2,000 ton skola förutom befälhavaren finnas åtminstone två behöriga styrmän.

2. Å fartyg med en dräktighet överstigande 2,000 ton skola förutom befälhavaren finnas åtminstone tre behöriga styrmän.

Artikel 15.

1. Å fartyg med en dräktighet överstigande 700 ton skall däcksmanskapets antal vara tillräckligt för att medgiva indelning med tre man på varje vakt.

2. Närmare bestämt skall manskapets antal minst vara följande:

a) å fartyg med en dräktighet överstigande 700 men icke 2,000 ton: 6;

b) å fartyg med en dräktighet överstigande 2,000 ton: 9 eller det större antal, som kan vara bestämt av den nationella lagstiftningen genom kollektivavtal.

3. Av det i föregående mom. föreskrivna antalet skola minst följande antal sjömän uppfylla de i mom. 4 föreskrivna fordringar i fråga om fysisk beskaffenhet och yrkesduglighet:

a) å fartyg med en dräktighet överstigande 700 men icke 2,000 ton: 4;

b) å fartyg med en dräktighet överstigande 2,000 ton: 5 eller det större antal, som kan vara bestämt av den nationella lagstiftningen genom kollektivavtal.

4. De villkor i fråga om fysisk beskaffenhet och yrkesduglighet, som enligt mom. 3 skola uppfyllas av vissa medlemmar av manskapet äro följande:

a) 18 års ålder och

b) minst 3 års sjötjänst på däck eller innehav av intyg, utfärdat av behörig myndighet, att vederbörandes yrkesduglighet är likvärdig med genomsnittsdugligheten hos en man, som gjort 3 års sjötjänst på däck.

5. Den nationella lagstiftningen eller kollektivavtal skall begränsa det antal medlemmar av manskapet med mindre än 1 års sjötjänst på däck, som må inräknas i det i denna artikel föreskrivna antalet däcksmanskap.

6. Besättningsman, som mönstrat i dubbel befattning och kan kallas till annan tjänstgöring än på däck, må icke inräknas i det däcksmanskap, som föreskrives i denna artikel.

7. Huruvida radiotelegrafist eller radiotelefonist med hänsyn till tillämpningen av mom. 6 bör anses tillhöra däckspersonalen, skall bestämmas av den nationella lagstiftningen eller genom kollektivavtal.

Artikel 16.

1. Å fartyg, varå denna artikel är tillämplig, skola minst tre behöriga maskinister finnas.

2. Denna artikel äger tillämpning å fartyg med

a) (en) dräktighet överstigande 700 ton, eller

b) (en) maskinstyrka överstigande 800 indikerade hästkrafter, allt eftersom den nationella lagstiftningen angivit dräktigheten eller maskinstyrkan såsom bestämningsgrund.

3. Emellertid må varje medlemsstat uppskjuta tillämpningen av denna artikel för en tidrymd av högst 5 år, räknat från ikraftträdandet av konventionen, i vad angår befintliga fartyg med en dräktighet icke överstigande 1,500 ton eller med en maskinstyrka icke överstigande 1,000 indikerade hästkrafter, allt eftersom medlemsstaten i fråga tillämpar dräktigheten eller hästkraftsstyrkan såsom bestämningsgrund.

Artikel 17.

Om å ett fartyg under loppet av en resa till följd av dödS- eller olycksfall eller annan orsak det tillgängliga antalet befäl eller manskap nedgår under det i föregående artiklar föreskrivna, skall befälhavaren vid första lägliga tillfälle komplettera bemanningen.

Avd. IV. Allmänna bestämmelser.

Artikel 18.

Redarnas, befälets och sjömännens organisationer skola, i mån så är skäligt och möjligt, rådfrågas vid utarbetande av lagar och föreskrifter, avsedda att bringa denna konventions bestämmelser i tillämpning.

Artikel 19.

1. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention, skall svara för tillämpningen av dess bestämmelser å fartyg, registrerade inom dess territorium, och för upprätthållandet av en lagstiftning som

a) reglerar redarens, resp. befälhavarens ansvar för nämnda tillämpning;

b) föreskriver lämpliga straff för brott däremot;

c) upprättar ett lämpligt offentligt system av tillsyn å tillämpningen av konventionens avd. III, innan ett fartyg lämnar hamn i hemlandet för anträdande av internationell resa;

d) stadgar förande av journal över all övertid, som utgöres enligt artikel 10, och över den ersättning som lämnats för övertidsarbetet;

e) tillförsäkrar sjömännen samma medel för utfående av övertidsbetalning som de hava för utfående av innestående hyror.

2. I varje fall då vederbörande myndighet i en hamn erhåller kännedom om att ett fartyg, som är registrerat inom ett territorium, för vilket den-

na konvention är gällande i kraft av en annan medlemsstats ratifikation, icke har det antal befäl och manskap, som kräves enligt avd. III av denna konvention, skall myndigheten i fråga därom underrätta medlemsstatens konsul.

Artikel 20.

Intet i denna konvention skall inverka på lag, dom, sedvänja eller något avtal mellan redare och sjömän, som tillförsäkrar förmånligare villkor än dem som stadgas i denna konvention.

Artikel 21.

1. Å dagen för ikraftträdandet av denna konvention redan existerande fartyg, beträffande vilka vederbörande myndighet inom det territorium, där fartyget är registrerat, efter hörande av de organisationer, saken kan angå, finner omständigheterna vara sådana, att anordnande av nya bostäder eller andra stadigvarande, för det ökade antalet sjömän erforderliga inrättningar icke skäligen kan anses möjligt, må undantagas från tillämpning av denna konvention.

2. Sådant undantag skall meddelas genom utfärdande av ett dispenscertifikat, och skall fartyget anses undantaget från tillämpning av de bestämmelser i denna konvention, som äro uttryckligen angivna i nämnda certifikat; sådant certifikat skall förvaras ombord å fartyget.

3. Dispenscertifikat må icke utfärdas för längre tid än fyra år åt gången.

4. Varje medlemsstat, som begagnar sig av bestämmelserna i denna artikel, skall i sin årliga rapport till internationella arbetsbyrån rörande konventionens tillämpning meddela:

a) texten till de lagar och författningar, som röra medgivande av undantag enligt denna artikel;

b) uppgifter rörande antalet av och det sammanlagda tontalet för de fartyg, för vilka dispenscertifikat vid tillfället äro i kraft samt

c) sådana erinringar beträffande medgivna undantag, som framställts av redarnas, befälets eller sjömännens vederbörande organisationer.

Avd. V. Slutbestämmelser.

Artikel 22.

1. Beträffande sådana territorier, som avses i artikel 35 i internationella arbetsorganisationens konstitution, skall varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, till sin ratifikation foga en förklaring med uppgift om:

a) de territorier, å vilka den åtager sig att utan inskränkning tillämpa bestämmelserna i denna konvention;

b) de territorier, å vilka den åtager sig att tillämpa bestämmelserna i denna konvention med vissa inskränkningar, tillika med upplysning om innebörden av dessa inskränkningar;

c) de territorier, å vilka denna konvention icke är tillämplig och skälen härför;

d) de territorier, beträffande vilka den förbehåller sig att framdeles fatta beslut.

2. Åtaganden, som avses i punkt a) och b) i 1 mom. av denna artikel, skola anses utgöra en integrerande del av ratifikationen och hava samma verkan.

3. Medlemsstat må genom senare förklaring helt eller delvis avstå från förbehåll, som gjorts i dess ursprungliga förklaring enligt punkt b), c) eller d) i mom. 1 av denna artikel.

Artikel 23.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas nationernas förbunds generalsekreterare och registreras av honom.

Artikel 24.

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

2. Den träder i kraft sex månader efter det nationernas förbunds generalsekreterare registrerat ratifikationer för fem medlemmar av organisationen, vilka var för sig hava en handelsflotta med en sammanlagd dräktighet av minst 1 miljon ton.

3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 25.

Så snart ratifikationer för fem sådana medlemmar, som nämnas i 2 mom. av artikel 24 blivit registrerade, skall nationernas förbunds generalsekreterare därom notificera alla medlemmarna av internationella arbetsorganisationen. Han skall likaledes notificera dem registreringen av ratifikationer, som senare delgivits honom av andra medlemmar av organisationen.

Artikel 26.

1. Varje medlem, som ratificerat denna konvention, kan, sedan fem år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives nationernas förbunds generalsekreterare för registrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den blivit registrerad.

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

Artikel 27.

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

Artikel 28.

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

a) skall en medlems ratifikation av den nya, reviderade konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, medföra omedelbar uppsägning av förevarande konvention, oberoende av vad i artikel 26 härovan stadgas;

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

2. Förevarande konvention skall likväl förbliva gällande till form och innehåll för de medlemmar, som ratificerat densamma och icke ratificera den nya, reviderade konventionen.

Artikel 29.

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

Översättning.

Bilaga B.

Rekommendation (nr 49) angående arbetstid och bemanning å fartyg.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 6 oktober 1936 till sitt tjugoförsta sammanträde,

och beslutit antaga vissa förslag angående arbetstid å fartyg ävensom bemanning i samband med arbetstid å fartyg, vilken fråga utgör den första punkten på dagordningen för sammanträdet,

samt bestämt, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugofjärde dagen i oktober år ettusen niohundra trettiosex efterföljande rekommendation, som skall benämnas »Arbetstids- och bemannings- (sjöfarts-) rekommendationen, 1936»:

Med hänsyn till att konventionen angående arbetstid och bemanning å fartyg, 1936, icke reglerar arbetstid eller bemanning å fartyg, som nyttjas allenast i nationell kustfart;

att den tillåter medlemsstat att från tillämpningen av konventionens föreskrifter undantaga fartyg varom förmäles i artikel 1 mom. 3 i konventionen, och

att några av dess bestämmelser icke äga tillämpning å fartyg med dräktighet understigande visst tontal,

hemställer konferensen, att varje medlemsstat, som ännu icke reglerat arbetstiden och bemanningen å nu åsyftade olika slag av fartyg, måtte föranstalta om undersökning rörande förhållandena å dessa fartyg, sedda i belysning av de bestämmelser som fastställts i konventionen,

samt hemställer vidare, att varje sådan medlemsstat måtte vidtaga alla erforderliga åtgärder till förekommande av oskäligt lång arbetstid och otillräcklig bemanning å fartyg av nämnda slag.

Översättning.

Bilaga C.

Förslag till konvention (nr 58) angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss (reviderad 1936).

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 22 oktober 1936 till sitt tjugoandra sammanträde,

och beslutit antaga vissa förslag till partiell revision av konventionen angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss, antagen av konferensen vid dess andra sammanträde, vilken fråga uppförts på dagordningen för sammanträdet,

samt ansett, att dessa förslag böra taga form av ett förslag till internationell konvention,

antager denna, den tjugofjärde dagen i oktober år ettusen niohundra trettiosex efterföljande förslag till konvention, som skall benämnas »Minimiålders-(sjöfarts-)konventionen (reviderad), 1936»:

Art. 1.

Med »fartyg» förstås vid tillämpning av denna konvention varje i allmän enskild ägo varande båt, fartyg eller skepp, av vad slag som helst, vilket nyttjas i sjöfart, med undantag likväl för krigsfartyg.

Art. 2.

1. Barn under femton år må icke användas till arbete ombord å andra fartyg än sådana, varå endast sysselsättas medlemmar av samma familj.

2. Beträffande barn, som uppnått fjorton års ålder, må dock den nationella lagstiftningen medgiva utfärdande av bevis, som tillåter användande av dylikt barn till arbete i fall då skol- eller annan lämplig av den nationella lagstiftningen angiven myndighet, med vederbörlig hänsyn tagen till barnets hälsa och kroppsbeskaffenhet samt till de framtida och omedelbara fördelar anställningen kan medföra, är övertygad att denna skall lända barnet till nytta.

Art. 3.

Bestämmelserna i artikel 2 äga icke tillämpning å arbete, som utföres av barn å skol- eller övningsfartyg, därest arbetet är godkänt och övervakas av offentlig myndighet.

Art. 4.

För underlättande av kontrollen över tillämpningen av bestämmelserna i denna konvention skall varje fartygsbefälhavare vara pliktig att föra ett register eller en förteckning i sjömansrullan, upptagande alla ombord sysselsatta personer under sexton år, med angivande av dagen för vars och ens födelse.

Art. 5.

Denna konvention skall icke träda i kraft förrän internationella arbetskonferensen antagit ett förslag till konvention, innebärande revision av konventionen angående fastställande av minimiålder för barns användande till industriellt arbete (1919), samt ett förslag till konvention, innebärande revision av konventionen angående minimålder för barns användande till icke industriellt arbete (1932).

Art. 6.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas nationernas förbunds generalsekreterare och registreras av honom.

Art. 7.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av generalsekreteraren.
2. Under de förutsättningar, som angivas i artikel 5, träder denna konvention i kraft tolv månader efter det två medlemmars ratifikationer registrerats av generalsekreteraren.
3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem tolv månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Art. 8.

Så snart ratifikationer för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen registrerats, skall nationernas förbunds generalsekreterare därom notificera alla medlemmarna av internationella arbetsorganisationen. Han skall likaledes notificera dem registreringen av ratifikationer, som senare delgivits honom av andra medlemmar av organisationen.

Art. 9.

1. Varje medlem, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives nationernas förbunds generalsekreterare för registrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den blivit registrerad.
2. Varje medlem, som ratificerat denna konvention och icke inom ett år efter utgången av den i föregående moment 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.

Art. 10.

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

Art. 11.

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

a) skall en medlems ratifikation av den nya, reviderade konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, medföra omedelbar uppsägning av förevarande konvention, oberoende av vad i artikel 9 härovan stadgas;

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

2. Förevarande konvention skall likväl förbliva gällande till form och innehåll för de medlemmar, som ratificerat densamma, och icke ratificera den nya, reviderade konventionen.

Art. 12.

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

Bilaga D.

P. M.

Sedan en nordisk konferens för behandling av frågor rörande sjöarbetstid, bemanning av fartyg och semester för sjöfolk på inbjudan av svenska regeringen avhållits i Stockholm den 22—30 januari 1937 och såsom resultat av överläggningarna framlagts förslag till ensartade lagbestämmelser rörande sjöarbetstid, semester för sjöfolk och minimiålder vid skeppstjänst m. m., grundade på de av internationella arbetsorganisationens generalkonferens vid fjärde och femte sjöfartskonferenserna den 24 oktober 1936 antagna konventionsförslag i berörda ämnen, har inom Kungl. Handelsdepartementet, på grundval av den nordiska sjöfartskonferensens förslag, upprättats utkast till svenska lagbestämmelser i samma ämnen. Utkasten, som jämte översättningar av konventionsförslagen med tillhörande rekommendation bifogas denna promemoria, innehålla

1:o förslag till sjöarbetstidslag;[1]
2:o förslag till lag angående semester för sjöfolk;[2] samt
3:o förslag till ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen.[3]

Beträffande utkasten anmärkes följande.

Angående förslag till sjöarbetstidslag.

Utkastet är i formellt hänseende baserat på det av lagrådet granskade förslag till ny sjöarbetstidslag som av Kungl. Maj:t genom proposition, nr 240, framlades för 1934 års riksdag. I sak innehåller utkastet dels stadganden som erfordras för tillämpning av sjöarbetstidsbestämmelserna i internationella arbetskonferensens konventionsförslag angående sjöarbetstid och bemanning,[4] dels ock med gällande sjöarbetstidslag och/eller 1934 års proposition i huvudsak överensstämmande stadganden beträffande arbete å fartyg som nyttjas i fart som icke faller inom konventionens tillämpningsområde, respektive må undantagas därifrån, ävensom fartyg av mindre storlek varå vissa av konventionens bestämmelser icke äga tillämpning.

I fråga om fart som varje enskilt land enligt konventionen (art. 1 mom. 3 d) äger undantaga från dess föreskrifter anmärkes, att utkastet vilar på den förutsättningen att sagda fart, varmed enligt konventionens förarbeten avsetts med brittisk »home trade» likställd fart, för Sveriges vidkommande får anses omfatta östersjö- och inskränktare fart, vilket överensstämmer med vad som vid den nordiska konferensen ansågs i förevarande hänseende böra kunna komma i fråga för de nordiska ländernas vidkommande. Den egentliga »konventionsfarten» omfattar sålunda enligt utkastet nordsjö- och vidsträcktare fart, vilket kommit till synes i särskilda stadganden, exempelvis 1 § 2 mom., sista stycket och 3 mom., 3 §, första stycket, samt 4 § punkt d).

Beträffande det i 1 § 2 mom. förekommande undantag för kronan tillhörigt fartyg är förutsatt, att Kungl. Maj:t kommer att meddela

[1] Förslaget ingår i Bil. K.
[2] Ej här bifogat.
[3] Förslaget ingår i Bil. L.
[4] Hänvisningar till konventionens bestämmelser finnas i utkastet i form av marginalanteckningar, se Bil. K.

föreskrift motsvarande 1 § i gällande tillämpningsförordning den 13 juli 1926 och därvid tillse, att konventionens föreskrifter bliva iakttagna, sedan den blivit gällande för Sveriges del.

Likaledes är det förutsatt, att bestämmelserna i befälsförordningen rörande antalet styrmän och maskinister bringas i överensstämmelse med konventionens fordringar, vilket erfordras för den konstruktion av arbetstidsregleringen för nämnda befälskategorier som återfinnes i 4 § punkt a och b.

Regleringen av arbetstiden för styrmanstelegrafist (4 och 12 §§) vilar på förutsättningen att telegraf- och telefontjänsten är undantagen från konventionens föreskrifter. För de nordiska ländernas vidkommande har detta undantag ansetts icke böra omfatta styrmanstelegrafisternas ifrågavarande tjänstgöring, vilket i utkastet kommit till uttryck därigenom att undantaget i 1 § 2 mom. för telegrafist och telefonist endast avser person som är anställd uteslutande i sådan egenskap (yrkestelegrafist).

Beträffande tillämpningen av trevaktsystemet för maskinister erinras om den övergångsperiod om fem år som enligt konventionens artikel 16 må ifrågakomma för fartyg med en bruttodräktighet icke överstigande 1,500 registerton eller en maskinstyrka om högst 1,000 ihk, varjämte anmärkes att det för de nordiska ländernas vidkommande ansetts lämpligast att välja maskinstyrkan såsom grundval för reglering av maskinisternas antal.

Vidkommande den i utkastets 7 § punkt b) föreslagna regleringen av ordinarie arbete vid ankomst eller avgång å helgdag anmärkes, att uttrycket »annat arbete som regelmässigt erfordras för upprätthållande av den med fartyget bedrivna trafiken» förslagsvis införts i stället för en limitativ uppräkning av den art som förekommer i gällande lags 9 § 2 mom., resp. i 1934 års förslag 7 och 9 §§. Därest en limitativ uppräkning skulle befinnas vara att föredraga — vilket vid den nordiska konferensen ansetts tveksamt — torde den böra erhålla följande avfattning: »ilandförande och ombordtagande av passagerare, lastning och lossning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, styckegods i mindre omfattning, och gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas». Det erinras om att ifrågavarande paragraf utgör huvudstadgandet för större delen av den svenska kusttrafiken.

Beträffande de i november 1936 uppgjorda, till denna promemoria fogade preliminära beräkningar angående bemannings- och kostnadsökning för svenska handelsflottan vid tillämpning av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen, må särskilt framhållas, att de äro helt approximativa, samt att efter 1931 skedda förändringar i handelsflottans sammansättning utan mera ingående sjöfartsstatistisk utredning endast uppskattningsvis kunna tagas i beräkning.

— —[1]

Angående förslag till ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen.

Ändringen i 10 §, första stycket, har föranletts av internationella arbetsorganisationens förslag till reviderad konvention angående minimiålder för användning i skeppstjänst.

Det nya fjärde stycket i 10 § återgiver stadgandet i sjöarbetstids- och bemanningskonventionsförslagets artikel 11.

[1] Kommentar till förslag till lag ang. semester för sjöfolk här utesluten.

Ändringen i 23 § sammanhänger med bestämmelserna i 12 § i förslaget till sjöarbetstidslag, vilka innefatta reglering av de fall då besättningsminskning föranlett övertidsarbete för de kvarvarande.

De föreslagna ändringarna i 51 § hava föranletts av överflyttning från sjöarbetstidslagen till sjömanslagen av det i 10 § i gällande sjöarbetstidslag förefintliga stadgandet angående särskilt landlov en gång i månaden för enskilda angelägenheters vårdande i den ändrade form vari stadgandet förekommer i 1934 års förslag.

Bilaga E.

Preliminära beräkningar angående bemannings- och kostnadsökning för svenska handelsflottan vid tillämpning av 1936 års konvention angående sjöarbetstid och bemanning.

Styrmän.

Bruttoton	Antal fartyg	Styrmän							
		1936	Nya Bef.-f.	Ökning	Konventionen				
					Antal	Ökning			
						jämf. m. 1936		jämf. m. Nya Bef.-f.	
						antal	Kr.	antal	Kr.
700—1,000	40	80	80	0	80	0	0	0	0
1,000—2,000	288	582	590	8	576	— 6	0	—14	0
2,000—3,000	82	189	212	23	246	57	171,000	34	102,000
3,000—4,000	30	88	90	2	90	2	6,000	0	0
4,000—5,000	29	91	87	— 4	87	— 4	0	0	0
5,000—6,000	34	102	102	0	102	0	0	0	0
över 6,000	31	93	93	0	93	0	0	0	0
Summa	**534**	**1,225**	**1,254**	**33**	**1,274**	**59**	**177,000**	**34**	**102,000**

Den ökning av antalet *styrmän,* som föranledes av konventionen, faller helt och hållet på tongruppen 2,000—3,000 ton och uppgår, med utgångspunkt från den nya befälsförordningens bestämmelser, till 34 personer, medförande en merkostnad av c:a 102,000 kronor per år. Härvid har kalkylerats med en anställningstid av 12 månader, en tredjestyrmanshyra av 190 kr. och en utgift för kosthållet av 60 kr. per månad.

De 34 fartyg i berörda tongrupp, varå ökning med en styrman skulle ifrågakomma, nyttjas samtliga i nordsjöfart.

I jämförelse med för närvarande rådande förhållanden skulle ökningen komma att uppgå till 57 styrmän i tongruppen 2,000—3,000, och 2 styrmän i tongruppen 3,000—4,000 ton. Av denna ökning komma 38 styrmän på fartyg i nordsjöfart och 21 styrmän på fartyg i europeisk fart.

Den ökning av antalet *maskinister,* som föranledes av konventionen, utgöres med utgående från den nya befälsförordningens bestämmelser, av 84 personer, fördelade på de två lägsta hästkraftgrupperna med 50 maskinister å fartyg mellan 800—900 ihk och 34 maskinister å fartyg mellan 900—1,000 ihk.

Fördelade på tongrupper skulle av den totala ökningen 27 nya maskinister erfordras å fartyg mellan 1,000—1,500 bruttoton, 41 å fartyg mellan 1,500—2,000 samt 16 å fartyg mellan 2,000—3,000 ton.

Kostnadsökningen skulle för den lägsta tongruppen komma att uppgå till 90,720 kr., för den mellersta till 140,340 kr. och för den högsta till 58,000 kr., eller sammanlagt till 289,060 kr. per år. Kalkylen är baserad på en årlig

Maskinister.

I H K	Antal fartyg	Maskinister				
		1936	Nya Bef.-f.	Konventionen		
				Antal mask.	Ökning	
					i förh. t. 1936	i förh. t. Bef.-f.
800— 900	59	120	127	177	57	50
900—1,000	41	90	89	123	33	34
1,000—1,200	33	78	99	99	21	0
1,200—1,400	19	46	57	57	11	0
1,400—1,600	12	34	36	36	2	0
1,600—1,800	6	18	18	18	0	0
1,800—2,000	26	82	78	78	— 4	0
2.000—3,000	34	109	102	102	— 7	0
3,000—4,000	28	94	84	84	—10	0
4,000—5,000	8	27	24	24	— 3	0
5,000—6,000	7	23	21	21	— 2	0
6,000—7,000	8	29	24	24	— 5	0
Summa	**281**	**750**	**759**	**843**	**124**	**84**

anställningstid av 12 månader med avtalsenlig tredjemaskinisthyra växlande mellan 220 och 242 kr. samt en månatlig utgift för kosthåll av 60 kr.

I jämförelse med för närvarande rådande bemanningsförhållanden skulle en tillämpning av konventionens bestämmelser komma att medföra en maskinistökning av 124 personer.

Däcksmanskap.

Bruttoton	Antal fartyg	Manskapsökning			Kostnadsökning pr år Kr.
		fullbefarna	andra	summa	
700—1,000	40	120	— 52	68	174,040
1,000—2,000	288	654	—625	29	357,550
2,000—3,000	82	197	— 24	173	401,880
3,000—4,000	30	20	— 28	— 8	— 4,400
4,000—5,000	29	— 4	— 12	— 16	— 29,560
5,000—6,000	34	—14	— 24	— 38	— 77,480
över 6,000	31	—59	— 50	—109	—228,380
Summa	**534**	**991**	**—815**	**270**	**933,470**

Manskapsökningen drabbar endast de tre lägsta tongrupperna med sammanlagt 270 man med en årlig merkostnad av c:a 930,000 kronor (hyror och kosthåll).

Teoretiskt skulle ökningen för samtliga fartyg kunna begränsas till 99 man med en merkostnad av c:a 590,000 kronor, d. v. s. om det i förhållande till konventionsbestämmelserna övertaliga manskapet å fartyg över 3,000 ton, uppgående till 171 man, ej vidare erfordrades.

Kostnadsökningen är ej enbart betingad av själva manskapsökningen utan även därav, att det enligt konventionen erfordras ett betydligt större antal fullbefarna sjömän än vad som för närvarande finnes ombord. Ök-

ningen av denna manskapskategori skulle behöva uppgå till 991 man samtidigt med att de mindre befarnas antal skulle kunna minskas med 815 man.

Den största ökningen, 173 man, erfordras för fartygsgruppen i storleken 2,000—3,000 ton. Genomsnittsökningen per fartyg uppgår till 2.1 man och 4,900 kr. Å vartdera av 9 fartyg skulle erfordras en ökning av 3 man, å 73 fartyg 2 man.

Inom fartygsgruppen 1,000—2,000 ton blir manskaps- och kostnadsökningen 0.1 man resp. 1,250 kr. per fartyg. I denna grupp som består av 288 fartyg, skulle å vartdera av 29 fartyg erfordras 1 ny man.

Inom den lägsta tongruppen, 700—1,000 ton, är genomsnittsökningen per fartyg 1.7 man resp. 4,350 kr. Å 28 av de hithörande fartygen erfordras en manskapsökning å vartdera av 2 man, å de återstående 12 fartygen 1 man å varje fartyg.

Vid kostnadskalkylen har räknats med en årlig anställningstid av 11 månader, en månadshyra för fullbefaret manskap av 148 kr. och för annat manskap 105 kr. samt för båda kategorierna med en utgift för kosthåll av 52.50 kr. per månad.

Donkeymän och smörjare å ångfartyg.

Bruttoton	Antal fartyg med donkeymän och smörjare					Summa fartyg	Summa donkeymän och smörjare
	0	1	2	3	4		
700—1,000	30	15	—	—	—	45	15
1,000—1,500	1	119	45	—	—	165	209
1,500—2,000	—	76	54	—	—	130	184
2,000—3,000	—	20	48	3	—	71	125
3,000—4,000	—	1	13	6	—	20	45
4,000—5,000	—	1	—	14	4	19	59
5,000—6,000	—	—	—	3	5	8	29
över 6,000	—	—	—	—	2	2	8
Summa	**31**	**232**	**160**	**26**	**11**	**460**	**674**

Å de fartyg, där alls ingen eller blott en smörjare hittills varit anställd, torde ej heller i fortsättningen någon ökning av denna personal vara erforderlig. Visserligen komma å fartygen med en smörjare, som enligt konventionen får arbetstiden förkortad med en tredjedel, maskinisterna att få vidkännas ökat arbete, vilket dock torde vara överkomligt, i varje fall å fartyg under 2,000 bruttoton. På fartyg över denna storlek, där maskinstyrkan i regel ligger över 1,000 ihk, kan ifrågasättas, huruvida icke maskineriets storlek och art är av den beskaffenhet att smörjare erfordras under hela den tid fartyget är till sjöss. I enlighet med konventionens bestämmelser om arbetstidens längd skulle å vart och ett av dessa fartyg erfordras tre smörjare.

Under ovan anförda förutsättningar skulle sålunda ökningen komma att ställa sig som följer:

å 22 fartyg med f. n. vartdera en smörjare ..... 44 man
» 61 » » » » » två » ..... 61 »

Summa 105 man

Med 11 månaders årlig anställningstid, en genomsnittshyra av 155 kr, och en utgift för kosthåll av 1.75 kr. per man och dag skulle den årliga kostnadsökningen uppgå till c:a 240,000 kr.

Kollämpare.

Bruttoton	Antal fartyg med					Summa fartyg	Summa kollämpare
	0	1	2	3	4		
	Kollämpare						
700—1,000	40	5	—	—	—	45	5
1,000—1,500	63	102	—	—	—	165	102
1,500—2,000	—	119	11	—	—	130	141
2,000—3,000	—	39	32	—	—	71	103
3,000—4,000	—	11	9	—	—	20	29
4,000—5,000	—	—	5	13	1	19	53
5,000—6,000	—	—	—	8	—	8	24
över 6,000	—	—	—	2	—	2	6
Summa	**103**	**276**	**57**	**23**	**1**	**460**	**463**

Man torde kunna antaga, att å de 103 fartyg, å vilka hittills icke funnits någon lämpare, sådan även i fortsättningen bör kunna undvaras.

I fråga om de 276 fartyg med vartdera en lämpare torde arbetet med kollämpningen vara av den art, att detsamma endast under vissa perioder kräver mera än 8 timmar per dygn, varför det å dessa fartyg även i fortsättningen bör vara tillräckligt med en lämpare, vars arbete vid behov kan utökas med övertid. Biträde med lämpning torde i viss utsträckning även kunna påräknas av eldarna, som å dessa fartyg redan åtnjuta en till 8 timmar om dygnet begränsad arbetstid.

Å de 57 fartyg, där f. n. två lämpare finnas anställda, lärer nog lämpningsarbetet även under längre perioder vara så omfattande, att de hittills tillåtna 12 timmar per dygn till fullo måste utnyttjas. En tillämpning av 8-timmarsdagen för lämpare å denna grupp av fartyg måste, åtminstone å flertalet hithörande fartyg nödvändiggöra anställande av ännu en lämpare. Man torde sålunda ha att räkna med en ökning av ett femtiotal lämpare för en sammanlagd årskostnad av c:a 81,125 kr. $\left(50\left[(95\times 11)+11(1.75\times 30)\right]\right)$.

Sammanfattning av bemannings- och kostnadsökning föranledda av konventionen.

Bemanningskategorier	Tongrupper												Summa		
	700—1,000			1,000—2,000			2,000—3,000			Över 3,000					
	Antal		Kr.	Antal		Kr.	Antal		Kr.	Antal		Kr.	Antal		Kr.
	fartyg	pers.		fartyg	pers.		fartyg	pers.		fartyg	pers.		fartyg	pers.	
Styrmän	—	—	—	—	—	—	34	34	102,000	—	—	—	34	34	102,000
Maskinister	—	—	—	68	68	231,000	16	16	58,000	—	—	—	84	84	289,000
Däcksmanskap	40	68	174,000	29	29	358,000	82	173	402,000	—	—	—	151	270	934.000
Smörjare	—	—	—	—	—	—	68	88	201,000	15	17	39,000	83	105	240,000
Kollämpare	—	—	—	4	4	6,300	32	32	52.000	14	14	22,700	50	50	81,000
Summa	**40**	**68**	**174,000**	**101**	**101**	**595,300**	**232**	**343**	**815,000**	**29**	**31**	**61,700**	**402**	**543**	**1,646,000**

Bilaga F.

P. M.

angående styrmanstelegrafisternas arbetstid.

I anledning av förfrågningar rörande motiven till föreslagen reglering av arbetstiden för styrmanstelegrafist antecknas följande kommentarer till det med promemorian av den 18. 2. 1937 framlagda förslaget.

1. I internationella arbetskonferensens förslag till konvention angående arbetstid å fartyg och bemanning av den 24. 10. 1936 har från arbetstidsregleringen undantagits arbete som förrättas av radiotelegrafist och radiotelefonist (art. 3 b).

Vid konferensen framförda förslag om förbud mot anställande av sjöman i mer än en egenskap avslogos bland annat därför att en dylik bestämmelse skulle omöjliggöra kombinationen styrman—telegrafist, vilken på de flesta håll ansågs önskvärd. Ett positivt uttryck för konferensens godkännande av nämnda kombination är tillfinnandes i art. 15, p. 6 och 7.

Med hänsyn till arbetstidsregleringens systematiska grunder måste konventionens stadganden rörande arbetstiden anses äga tillämpning å det arbete som av vederbörande sjöman i verkligheten utföres, oberoende av den egenskap vari han mönstrat. Om en nautiskt utbildad yrkestelegrafist, som mönstrats i sistnämnda egenskap, under resan skulle komma att användas såsom styrman, vore han otvivelaktigt att anse såsom styrman och hans arbetstid följaktligen reglerad av konventionen. Omvänt skulle en såsom styrman mönstrad person som under resan användes uteslutande till att förrätta telegraftjänst vara att anse såsom telegrafist och följaktligen undantagen från konventionens bestämmelser. På samma sätt har man att bedöma arbete som förrättas av en person som tjänstgör i mer än en egenskap; för kombinationen lämpare—eldare gälla arbetstidsreglerna för lämpare, respektive eldare, allt efter som vederbörande tjänstgör i den ena eller den andra egenskapen. Detsamma gäller kombinationen styrman—telegrafist; det arbete som vederbörande utför såsom styrman regleras av härför gällande föreskrifter, medan telegraftjänsten enligt konventionen är undantagen från dess arbetstidsregler.

2. Enligt det svenska förslaget till sjöarbetstidslag av den 18. 2. 1937 — vilket i de avsenden varom här är fråga överensstämmer med det nordiska sjöarbetstidsförslaget av den 30. 1. 1937 — regleras arbetstiden för styrmanstelegrafist på följande sätt. I motsats till konventionsförslaget hava lagförslagen erhållit tillämpning jämväl å styrmanstelegrafistens arbete såsom telegrafist. Detta har kommit till uttryck därigenom att undantaget för telegrafister begränsats till arbete som utföres av telegrafist anställd uteslutande i denna egenskap (yrkestelegrafist).

Vad den faktiska arbetstidsbegränsningen angår, avser förslaget icke någon extra tid för styrmanstelegrafister vilkas arbete såsom styrmän är indelat i allenast två vakter (d. v. s. med en arbetstid av tolv timmar per dygn), medan däremot för trevakt-indelade styrmän (arbetstid i vakter: åtta timmar), inom vilken kategori styrmanstelegrafisterna i regel äro tillfinnandes, telegraftjänst medgives såsom ordinarie arbete dels under den extra timme

varunder eljest endast må förekomma observations- och expeditionsgöromål, och dels därutöver under två timmar per dag, allt medan fartyget är till sjöss. Dessa regler kompletteras av en bestämmelse i den paragraf som handlar om begränsningen av övertidsarbete, varest beträffande styrmanstelegrafist stadgas, att från den maximerade tiden för övertidsarbete av högst tjugofyra timmar i veckan skall avdragas den tid varunder styrmannen i kraft av nyssnämnda medgivande tagits i anspråk för telegraftjänst utöver den ordinarie arbetstiden i övrigt.

3. Bland de motiv som ligga till grund för de sålunda återgivna förslagen, må i främsta rummet framhållas, att det, med hänsyn till angelägenheten jämväl ur sjöfartssäkerhetssynpunkt av en reglering av navigatörernas arbetstid, icke ansetts tillfredsställande att tillåta en styrman att utöver styrmanstjänsten förrätta annat arbete i vilken utsträckning som helst. Ett annat skäl för de föreslagna bestämmelserna utgöres av den omständigheten, att man icke kan lämna frågan åt en automatisk reglering genom övertidsbestämmelserna, enär konventionen icke tillåter regelbundet återkommande övertidsarbete. Som styrmanstelegrafistens radiotjänst uppenbarligen måste vara i viss mån regelbundet förekommande varje dag, har det framstått såsom nödvändigt att välja den konstruktion som kommit till användning i lagförslagen. Härvid har man emellertid vidare att beakta, hurusom den föreslagna regleringen i verkligheten icke skiljer sig väsentligt från en övertidsreglering (bortsett från konventionens förbud mot regelbundet återkommande övertidsarbete); övertidsarbetets särskilda kännemärke är att det betingar särskild ersättning, och detta är jämväl fallet beträffande styrmanstelegrafistens telegraftjänst, då enligt lagförslagen extra tid för dylik tjänst endast må ifrågakomma beträffande »styrman som mot särskild ersättning tillika är anställd såsom telegrafist». I detta sammanhang är jämväl att beakta förenämnda inskränkning i den allmänna regeln rörande begränsningen av övertidsarbetet, vilken inskränkning ävenledes visar sambandet mellan övertidsarbetet och här ifrågavarande extra tid för telegraftjänsten.

4. Slutligen må jämväl framhållas att en kombination av styrmans- och telegrafisttjänst för ett stort antal fartyg måste anses vara en naturlig och riktig ordning som så mycket mindre bör förhindras genom lagstiftning, som en kombination av nautiska kunskaper och färdighet i radiotelegrafering måste anses vara värdefull ur sjöfartssäkerhetssynpunkt.

Bil. G.

P. M.

Med betänkande av den 30 maj 1934 hava 1933 års bemanningssakkunniga framlagt utredning angående bemanningsförhållandena inom svenska handelsflottan ävensom förslag till förordning angående bemanning av fartyg (statens off. utr. 1934: 23, Handelsdep.).

Till följd av remiss av den 4 juli 1934 hava Kungl. Kommerskollegium och Kungl. Socialstyrelsen, efter hörande av ett antal sjöfartsorganisationer, den 20 juni 1935 avgivit gemensamt yttrande över ovannämnda sakkunnigförslag och därmed framlagt ett av ämbetsverken upprättat förslag till förordning angående fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap.

Den 24 oktober 1936 har internationella arbetsorganisationens generalkonferens å dess 21:a session (fjärde sjöfartskonferensen) antagit förslag till konvention angående arbetstiden å fartyg samt bemanning jämte en rekommendation i samma ämne. En översättning av dessa aktstycken finnes fogad vid den inom Kungl. Handelsdepartementet upprättade promemorian av den 18 februari 1937 med förslag till lagbestämmelser angående sjöarbetstid m. m.[1]

För att tagas under övervägande i samband med det förslag till ny sjöarbetstidslag som framlagts med nyssnämnda promemoria har, under beaktande av bemanningsbestämmelserna i internationella arbetskonferensens konventionsförslag med tillhörande rekommendation, på grundval av ämbetsverkens förslag till bemanningsförordning utarbetats ett nytt författningsförslag i ämnet. Därtill ansluta sig dels förslag till kungörelse angående ändring av formulär till sjömansrulla m. m., dels ock förslag till ändrad lydelse av § 6 i befälsförordningen. Angående de upprättade författningsförslagen, vilka samtliga bifogas denna promemoria, antecknas följande.

Bemanningsförordningen.

Allmänna synpunkter.

Beträffande huvudgrunderna för en bemanningsreglering har i Kungl. Maj:ts proposition nr 240 till 1934 års riksdag av föredragande departementschefen rörande det inbördes sammanhanget mellan bemanningen och arbetstidsregleringen framhållits, att frågan om en reglering av bemanningen i egentlig mening i första hand vore en sjöfartssäkerhetsangelägenhet. Till stöd för denna mening åberopades dels ämnets behandling i gällande svensk lag, varest den grundläggande bestämmelsen om skyldighet att hava fartygen bemannade på ett betryggande sätt inskrivits i sjöfartssäkerhetslagstiftningens huvudstadgande, 5 a § sjölagen, dels ock den omständigheten att en motsvarande bestämmelse om bemanningens tillräcklighet och effektivitet återfunnes i 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention. Därjämte erinrades om att i främmande länder förefintlig bemanningslagstiftning i regel även syntes vara grundad på hänsyn till sjöfartssäkerheten.

I 1933 års bemanningssakkunnigas betänkande har bemanningsfrågan ävenledes behandlats såsom ett till sjöfartssäkerhetens område hörande äm-

[1] Se bil. A och B.

ne. Ur enahanda synpunkt har frågan handlagts av Kommerskollegium och Socialstyrelsen i deras förenämnda utlåtande av den 20 juni 1935.

I svenska regeringens i juni 1936 till internationella arbetsbyrån avlåtna svar i anledning av den hänvändelse varigenom byrån underställt regeringen resultatet av 1935 års förberedande expertkonferens i Genève, har framhållits, att regeringen funnit ändamålsenligt att vid lösningen av frågan om en författningsmässig reglering av bemanningsförhållandena lägga huvudvikten på säkerhetssynpunkten, medan allmänna sociala synpunkter borde anläggas på frågan om arbetstiden. Under förmälan vidare, att verkställda utredningar rörande den svenska handelsflottans bemanning givit anledning till förslag om reglering av bemanningsförhållandena genom individuell kontroll under hänsynstagande till de olika förhållanden av skiftande slag som vore att beakta vid bestämmande av den bemanning som säkerheten i varje särskilt fall måste anses kräva, uttalades därjämte, att fastställande av fixa regler eller bemanningsskalor befunnits medföra så många olägenheter, att detta system icke syntes vara att anbefalla för Sveriges del, ävensom att dessa synpunkter förefölle att i än högre grad göra sig gällande beträffande reglering genom internationella föreskrifter.

Internationella arbetskonferensens konventionsförslag överensstämmer i sina huvuddrag med de principiella synpunkter som sålunda kommit till uttryck från svensk sida. Dess avdelning angående bemanning inledes med ett stadgande (art. 13) vari uttryckligen angives, att bemanningens tillräcklighet och effektivitet skall bedömas med hänsyn till dels säkerhetens krav, och dels arbetstidsbestämmelserna. Härmed har ämnet erhållit en systematisk uppläggning som innebär d i r e k t reglering ur säkerhetssynpunkt under hänsynstagande till arbetstidsbegränsningens i n d i r e k t a påverkan. Konventionens bemanningsregler, vilka gälla såväl befäl som manskap tillhörande däcks- och maskinbesättningen å fartyg med större bruttodräktighet än 700 registerton, innebära fordran på tre styrmän å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 registerton, samt tre maskinister å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton eller med en maskinstyrka överstigande 800 indikerade hästkrafter (valfritt); i fråga om maskinister gäller dock en övergångsperiod av fem år räknat från konventionens ikraftträdande. Beträffande däcksmanskapet stadgas, att dess antal skall vara tillräckligt för att medgiva indelning av tre man på varje vakt. Denna föreskrift, sammanställd med konventionens arbetstidsregler beträffande 8-timmarsprincipens tillämpning, ger till resultat ett minimiantal av s e x man på däck å fartyg med en storlek mellan 700 och 2,000 bruttoton samt n i o man å större fartyg. Därjämte stadgas minimifordringar i fråga om yrkeskompetens hos viss del av däcksmanskapet.

Beträffande fartygens bemanning med underordnad maskinpersonal innehåller konventionsförslaget icke någon specialföreskrift; antalet dylik personal regleras sålunda uteslutande indirekt genom arbetstidsbestämmelserna. Enahanda är förhållandet beträffande köks- och intendenturpersonalen. Telegrafpersonalen beröres icke av konventionsförslaget.

Till de speciella reglerna ansluta sig ett antal allmänna bestämmelser, varibland märkes ett övergångsstadgande angående rätt till undantag i fråga om existerande fartyg för vilka sådan ombyggnad eller nyinredning, som skulle krävas för tillämpning av konventionsförslagets arbetstids- och bemanningsregler, befinnes icke skäligen kunna påfordras.

Vid den nordiska sjöfartskonferensen i Stockholm i januari 1937 behandlades jämväl frågan om åvägabringande av ensartade regler i de nordiska länderna rörande bemanning; konferensens arbete ledde i detta stycke icke till något förslag, utan inskränktes till en diskussion av frågan om innehållet

och formen för författningsbestämmelser som kunde påkallas av de i konventionsförslaget innefattade bemanningsföreskrifterna.

I enlighet med förut angivna riktlinjer har det nu föreliggande förslaget uppbyggts på principen om individuell kontroll, utförd i den modifierade form vari den återfinnes i ämbetsverkens förslag av den 20 juni 1935. Förslaget innehåller sålunda allenast allmänt avfattade stadganden rörande minimiantal av däcksbemanning, kvalifikationer för sådan bemanning samt proportionen mellan mer eller mindre kvalificerade däcksmän, allt i överensstämmelse med konventionsförslagets bemanningsföreskrifter, så långt dessa räcka. Därjämte innehåller förslaget vissa bestämmelser rörande däcksbemanningen jämväl å mindre fartyg än sådana som falla inom konventionsförslagets tillämpningsområde.

I likhet med konventionen samt ämbetsverkens förut omförmälda förslag upptager det nu upprättade förslaget icke särskilda regler rörande maskinmanskapets antal eller kvalifikationer. Härutinnan skiljer sig förslaget från sakkunnigförslaget av år 1934, vilket innehöll en föreskrift om tillräcklig maskinpersonal för indelning till tjänstgöring i maskinrummet av minst en man på varje vakt förutom vakthavande maskinist (s. k. extra man i maskin) å fartyg med större bruttodräktighet än 1,000 registerton. I sitt yttrande över 1934 års sakkunnigförslag hava ämbetsverken förklarat sig icke hava funnit något större behov av särskild föreskrift i förevarande hänseende föreligga ur säkerhetssynpunkt; där en ökning av maskinbesättningen i ett eller annat fall skulle visa sig erforderlig på grund av maskineriets invecklade beskaffenhet eller av annan orsak, beredde ämbetsverkens förslag möjlighet att meddela föreskrift härom i samband med den särskilda kontroll som ämbetsverken enligt förslaget hade att utöva.

Denna fråga berördes i regeringens förenämnda svar till internationella arbetsbyrån, vari erinrades om ett vid 1935 års expertkonferens väckt förslag om stadgande om minst två man på vakten i maskinrummet å fartyg med en maskinstyrka överstigande 500 indikerade hästkrafter. Under framhållande av att dräktigheten av lämplighetsskäl torde vara att föredraga såsom norm för reglering av en dylik bestämmelses tillämpningsområde, förklarades förslaget synas böra föranleda övervägande av en rekommendation av innehåll, att å maskindrivet fartyg med större bruttodräktighet än 1,000 registerton maskinpersonalen borde vara tillräcklig för indelning till tjänstgöring i maskinrummet av minst en man på varje vakt förutom vakthavande maskinbefäl.

Vid 1936 års sjöfartskonferens i Genève förekom frågan till behandling i anledning av ett från arbetsbyråns sida framlagt förslag till rekommendation, avfattat i överensstämmelse med svenska regeringens nyssberörda förslag. I likhet med flertalet övriga i byråns rekommendationsförslag upptagna punkter föll förslaget såväl i vederbörande kommitté som vid den slutliga behandlingen i konferensen.

Vid sådant förhållande samt i betraktande av förslagets betydelsefulla konsekvenser beträffande maskinbemanningens antal, och särskilt med hänsyn till det hinder en regel av nu ifrågavarande slag skulle kunna utgöra för en utsträckning av 8-timmarsprincipens tillämpning enligt konventionsförslagets arbetstidsregler, har bestämmelsen icke upptagits i författningsförslaget.

Angående 1 §.

I jämförelse med ämbetsverkens förslag företer denna paragraf i sakligt hänseende allenast den skillnad att intet undantag gjorts för kronan tillhö-

rigt fartyg. Anledningen härtill är att konventionsförslaget icke medgiver dylikt undantag i fall sådana omständigheter föreligga, att ett i allmän ägo varande fartyg kan hänföras under begreppet handelsfartyg, sådant detta är definierat i 2 §, det vill säga att det nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande e. d.

Såsom i ämbetsverkens utlåtande framhållits, kan visserligen Kungl. Maj:t, där så befinnes påkallat, föreskriva att förordningens bestämmelser skola gälla kronans fartyg, men om konventionen bliver gällande för Sveriges del, vilket här förutsättes, torde anledning knappast föreligga att hänskjuta denna fråga till prövning i annat sammanhang; därest i något fall undantag för kronans fartyg skulle befinnas påkallat, förefinnes möjlighet att i särskild ordning meddela sådant, i den mån konventionen medgiver.

Angående 2 §.

Avvikelser i förhållande till ämbetsverkens förslag föreligga i följande hänseenden:

1:o definitioner å segelfartyg och pråmfartyg äro utelämnade, enär dessa begrepp icke kommit till användning i texten;

2:o definitionen å fullbefaren sjöman har i enlighet med konventionsförslaget kompletterats med tillägg angående intyg om särskilda färdigheter som må anses motsvara föreskriven sjötjänst;

3:o särskilda regler angående tillgodoräknandet av tjänst å segelfartyg, respektive pråmfartyg, hava icke upptagits i förslaget, beträffande segelfartyg enär »överkvalifikation» på grund av segelfartygstjänst icke kan tagas i betraktande enligt konventionsförslaget och emedan tillräckliga skäl icke synts föreligga att uppställa särskilda villkor med avseende å tjänstgöring å segelfartyg, samt beträffande pråmfartyg enär endast sjögående pråmar här äro i fråga och tjänstgöring å dylikt pråmfartyg skäligen synts kunna medtagas vid beräknande av sjötjänst såsom befarenhetskvalifikation.

I övrigt må beträffande förevarande paragraf anmärkas, att den för fullbefaren sjöman föreskrivna minimiåldern, 19 år, icke överensstämmer med konventionsförslaget, som i motsvarande hänseende kräver allenast 18 år. Det har emellertid icke ansetts föreligga anledning att i detta avseende frångå de tidigare förslagen, vilket så mycket mindre synts påkallat som minimiåldern för användning i skeppstjänst enligt den å internationella arbetskonferensens 22:a sammanträde reviderade konventionen härom höjts till 15 år. Samma omständigheter hava även ansetts utgöra skäl att icke föreskriva särskild minimiålder såsom kvalifikation för halvbefarenhet.

Angående 3 §.

Till skillnad från ämbetsverkens förslag innehåller denna paragraf icke någon bestämmelse om befogenhet för Kommerskollegium att vid fastställande av bemanning göra något undantag från reglerna däri; anledningen härtill är att konventionen icke medger dylikt undantag samt att det i övrigt icke ansetts erforderligt.

I anledning av innehållet i art. 15 mom. 6 i konventionsförslaget har till denna paragraf fogats ett stadgande av innebörd att besättningsman som mönstrats för tjänstgöring både på däck och inom annan avdelning av fartyget icke må inräknas i det för däcksmanskapet i förevarande paragraf föreskrivna antalet. Däcksman som anställts för tjänstgöring jämväl såsom radiotelegrafist eller radiotelefonist må enligt förslaget medräknas i nämnda antal; avgörandet härutinnan är enligt konventionsförslaget överlämnat åt

varje land för sig. Det må anmärkas, att mönstringskombinationen kockjungman eller liknande icke hindrar dylik sjömans medräknande i föreskrivet antal däcksmän å fartyg med mindre bruttodräktighet än 700 registerton (jfr 3 § tredje st.); å större fartyg, varå konventionsförslaget icke medgiver dylik dubbel-befattningshavares medräknande i det föreskrivna antalet däcksmän, torde nyssnämnda kombination praktiskt taget icke förekomma.

Angående 4 § och förslag till ändring av formulär till sjömansrulla m. m.

Bestämmelsen om den individuella kontroll å bemanningsförhållandena som denna paragraf innehåller har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med ämbetsverkens förslag. Tillsyn å bemanningsförhållandena avses skola komma att i fortsättningen såsom hittills utövas genom fartygsinspektörerna och mönstringsförrättarna. Enligt författningsförslaget skall därjämte mera ingående prövning av de enskilda fartygens bemanning förekomma, när särskild anledning därtill gives. Dylik prövning, som kan föranledas av anmälan eller annan anledning till att antaga det bemanningen å visst fartyg icke är tillräcklig eller betryggande, avses skola resultera i ett formligt fastställande av fartygets minimibemanning, varå uppgift skall meddelas fartygets befälhavare och redare för efterrättelse samt vederbörande fartygsinspektörer och mönstringsförrättare till kännedom.

Denna lösning av kontrollfrågan, som i huvudsak överensstämmer med det i Danmark tillämpade systemet, tager särskild hänsyn till den av ämbetsverken framhållna angelägenheten av att undvika särskilda kontrollåtgärder beträffande fartyg som verkligen äro behörigen bemannade. Eventuell bristfällighet i de enskilda fartygens bemanning antages komma att uppmärksammas vid tillsyn av mönstringsförrättare eller fartygsinspektör eller bringas till myndigheternas kännedom genom intresserade parters försorg.

Vid den prövning frågan nu underkastats har det förefallit önskvärt att fartygens minimibemanning kunde komma till bestämt uttryck jämväl i de fall där formligt fastställande av bemanningen icke skulle äga rum. Detta torde kunna utan större omgång åvägabringas genom en precisering av de bemanningsuppgifter som enligt mönstringsförordningen skola intagas i sjömansrullan. Det har sålunda synts ändamålsenligt att ersätta den nuvarande summariska anteckningen däri med mera detaljerade uppgifter om besättningens antal och kvalifikationer. I sådant syfte har förslag upprättats till nytt formulär för sjömansrullans första sida. För underlättande av den övervakning av bemanningsförhållandena som åvilar Kommerskollegium i dess egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet föreslås att mönstringsförrättare vid utfärdande av sjömansrulla skall till kollegium insända ett utdrag av rullans bemanningsuppgifter. För dylikt utdrag torde till sjömansrullan böra fogas ett perforerat blad med text enligt formulär av den lydelse förslaget utvisar.

Befälsförordningen.

I promemorian av den 18 februari 1937 har i fråga om regleringen av befälets arbetstid anmärkts såsom förutsatt, att bestämmelserna i befälsförordningen rörande antalet styrmän och maskinister bragtes i överensstämmelse med konventionens fordringar, vilket erfordrades för den konstruktion av arbetstidsregleringen för nämnda befälskategorier som återfinnes i 4 § punkt a och b i förslaget till ny sjöarbetstidslag.

I konventionsförslagets bemanningsavdelning föreskrives i fråga om befäl (art. 14, 16 och 17) dels att styrmännens antal skall vara minst två å fartyg om 700—2,000 tons bruttodräktighet samt minst tre å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 ton, dels att maskinisternas antal skall vara minst tre å fartyg med större bruttodräktighet än 700 ton eller större maskinstyrka än 800 indikerade hästkrafter (valfritt och med en övergångsperiod av fem år från konventionens ikraftträdande för fartyg om högst 1,500 ton brutto eller med högst 1,000 ihk), dels ock att under resa uppkommen brist i bemanningen vid första lägliga tillfälle skall ersättas.

För tillämpning av dessa konventionsregler erfordras ändring i befälsförordningen. I likhet med vad som skett i fråga om sjöarbetstidslagen torde konventionens medgivande av undantag för sådan fart på angränsande länder som kan jämställas med brittisk »home trade», föranleda begränsning av tillämpningen av konventionens bemanningsregler såvitt angår befäl till att gälla nordsjö- och vidsträcktare fart.

Enligt den nya befälsförordningen av den 12 juni 1936 gäller i fråga om nordsjöfart, att styrmännens antal skall efter fartygets bruttodräktighet vara: å maskindrivet passagerarfartyg två upp till 1,500 ton och däröver tre, samt å annat maskindrivet fartyg två från 600 t. o. m. 3,000 ton och däröver tre. Beträffande maskinbefälet föreskrives ett antal av tre maskinister å fartyg med en maskinstyrka överstigande 1,000 indikerade hästkrafter. Dessa bestämmelser tarva sålunda ändring för att bringas i överensstämmelse med konventionsförslaget, medan den nya befälsförordningens stadganden rörande befälets antal å fartyg i medelhavs- och inskränkt oceanfart samt vidsträckt oceanfart äro tillfyllest för tillämpning av konventionsföreskrifterna.

Konventionens bestämmelse om fyllande vid första lägliga tillfälle av uppkommen brist i bemanningen torde få anses fullt tillgodosedd genom det sätt på vilket befälsförordningens ansvarsbestämmelser äro konstruerade, nämligen med straffpåföljd för fartygsbefälhavare som underlåter att antaga behörigt fartygs- eller maskinbefäl, och med frihet från ansvar i dylikt fall allenast om det kan visas, att till fartygs- eller maskinbefäl ej kunnat i samband med fartygets uppehåll i senaste hamn erhållas pålitliga personer som varit till befattningen behöriga.

Ändringarna i befälsförordningen hava sålunda befunnits kunna inskränkas till den del av tabellen i § 6 som avser nordsjöfart. Ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna torde, såvitt angår fartygsbefälet, böra till tiden sammanfalla med den blivande sjöarbetstidslagens ikraftträdande eller i vart fall med ikraftträdandet för Sveriges del av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen, men synes i fråga om maskinbefälet knappast på förhand kunna bestämmas, enär det med hänsyn till rekryteringsförhållandena lärer vara erforderligt att helt eller delvis utnyttja den frist om högst fem år från konventionens ikraftträdande, som enligt art. 16 mom. 3 är medgiven i fråga om existerande fartyg med en maskinstyrka icke överstigande 1,000 indikerade hästkrafter. Det må anmärkas, att sistnämnda begränsning icke behöver komma till uttryck i ändringskungörelsen, enär fartyg med större maskinstyrka redan enligt nu gällande bestämmelser i den fart varom här är fråga skola hava tre maskinister.

Bilaga H.

Förslag till förordning angående fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap (bemanningsförordning).

Med föranledande av 5 a § sjölagen förordnas härmed som följer:

1 §.

Denna förordning äger tillämpning å svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av 50 registerton eller mera som utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna nyttjas i fart som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, dock med undantag för pråmfartyg.

2 §.

I denna förordning förstås med

handelsfartyg: fartyg (båt, pråm) som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande, eller till annat ändamål som med handelssjöfarten äger gemenskap, såsom bogsering, isbrytning, bärgnings- eller dykeriföretag;

halvbefaren sjöman: sjöman som under sammanlagt minst 24 månader gjort tjänst såsom däcksman å fartyg i fart utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna;

fullbefaren sjöman: sjöman som fyllt 19 år och under sammanlagt minst 36 månader gjort tjänst såsom däcksman å fartyg i fart utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna, eller ock enligt av kommerskollegium utfärdat intyg besitter mot dylik sjötjänst svarande färdigheter.

3 §.

Å fartyg vars bruttodräktighet understiger 150 registerton skall av däcksmanskapet minst en man vara fullbefaren.

Å fartyg vars bruttodräktighet uppgår till 150 men ej överstiger 700 registerton skola av däcksmanskapet minst två man vara fullbefarna; överstiger fartygets bruttodräktighet 500 registerton, skola därjämte minst två man vara halvbefarna.

Å fartyg vars bruttodräktighet överstiger 700 registerton skall däcksmanskapets antal vara tillräckligt för indelning av tre man på varje vakt, och skola av däcksmanskapet minst fyra man var fullbefarna och minst en man halvbefaren; överstiger fartygets bruttodräktighet 2,000 registerton skall ytterligare en man vara fullbefaren.

Å fartyg varom i nästföregående stycke sägs må i det för däcksmanskapet föreskrivna antal icke inräknas person som anställts för tjänstgöring, förutom såsom däcksman, jämväl i annan egenskap än såsom radiotelegrafist eller radiotelefonist.

4 §.

Kommerskollegium skall, där skäl därtill äro, fastställa den bemanning med däcks- och maskinmanskap som fartyget minst skall hava, ägande kollegium därvid, när särskilda omständigheter sådant föranleda, föreskriva dylik bemanning utöver vad som följer av stadgandena i 3 §.

Uppgift å sålunda fastställd bemanning skall meddelas fartygets befälhavare och redare ävensom vederbörande fartygsinspektörer och sjömanshusombudsmän samt, när så erfordras, annan mönstringsförrättare.

5 §.

Befälhavare vare, ändå att han iakttagit vad i 3 § stadgats om fartygets bemanning eller vad med stöd av 4 § härom föreskrivits, icke befriad från den honom jämlikt 26 § sjölagen åvilande skyldighet att tillse, att fartyget är bemannat på ett betryggande sätt.

6 §.

Underlåter befälhavare att antaga manskap i enlighet med föreskrifterna i 3 § eller i enlighet med uppgift som meddelats med stöd av 4 §, och finnes ej på fartyget anställt mot manskapsbristen svarande övertaligt befäl inom samma tjänstegren, straffes befälhavaren enligt bestämmelserna i 292 och 296 §§ sjölagen såsom för åsidosättande av skyldighet som enligt 26 § samma lag åligger befälhavare.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd främjat densamma, så ock redare eller annan som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han, med vetskap om att brist förelegat i förenämnt avseende, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, föranstalta om bristens avhjälpande.

Frihet från ansvar enligt denna paragraf äger dock rum för det fall att visas kan, att för däcks- eller maskinbemanning ej kunnat i samband med fartygets uppehåll i senast besökta hamn erhållas pålitliga personer med vederbörlig behörighet.

Denna förordning träder i kraft den , då 3 § i förordningen den 9 december 1932 (nr 570) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordning) skall upphöra att gälla.

I fråga om fartyg som vid denna förordnings ikraftträdande redan i svensk mans ägo nyttjas till sjöfart eller som då redan är under byggnad för svensk mans räkning och blivit sjösatt, må kommerskollegium, i fall fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar icke äro tillräckliga för det föreskrivna antalet däcksmän och anordnande av ytterligare bostäder eller inrättningar finnes icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskälig kostnad, medgiva häremot svarande undantag från de i denna förordning meddelade föreskrifter. Över sådant undantag skall utfärdas särskilt bevis, gällande för högst fyra år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

Bilaga I.

Förslag till Kungl. kungörelse angående ändring av formulär till sjömansrulla m. m.

Härmed förordnas som följer:

1 §.

Formulär till sjömansrulla[1] varom sägs i § 47 i förordningen den 13 juli 1911 (nr 86) angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. skall, såvitt avser rullans första sida, erhålla den ändrade lydelse bil. 1 till denna kungörelse utvisar. Vid formuläret skall finnas fogat ett perforerat blad med text till bemanningsuppgift av den lydelse bil. 2 utvisar.

2 §.

I § 1 omförmäld bemanningsuppgift skall av mönstringsförrättare ifyllas och insändas till kommerskollegium i samband med sjömansrullans utfärdande.

---

[1] Senaste lydelse av formuläret se 1933: 641.

Formulär till sjömansrulla.

Bil. 1.

Sjömansrulla för svenskt fartyg.

Fartygets slag och namn samt hemort	Fartygets		
	n:r i fartygs-registret	dräktighet	maskinstyrka
..... från	.....	netto ..... ton brutto..... ton	....ind.hkr.....eff.hkr.

Befälhavarens namn	Redarens eller, om fartyget tillhör rederi med flera delägare, huvudredarens [1]		
	namn	och	adress

Denna sjömansrulla gäller för [2] .....

.....

och är emellan befälhavaren och besättningen överenskommet, vad genom vars och ens namnteckning i rullan bekräftas, att en var av besättningen, emot den å samma rad som hans namn utsatta hyra, skall med förbehåll, som stadgas i sjömanslagen och värnpliktsförfattningarna, vara fartyget följaktig under den resa eller den tid, för vilken han blivit förhyrd, och till dess avmönstring skett; varjämte en var av besättningen förbundit sig att noggrant iakttaga de jämlikt gällande författningar sjöfolk åliggande skyldigheter.

Vidare är överenskommet:

1:o att besättningen skall utgöras av, förutom befälhavaren, minst [3]

Styrmän..... Maskinister.....

Däcksmän: Eldare.....

Fullbefarna.... Annan maskinpersonal.....

Halvbefarna.... Köks- och intendenturpersonal .....

Andra .....

....

2:o [4] .....

.....

.....

Ovanstående avtal bevittnas och bestyrkes

..... den ..... 19..

.....

..... [5]

[1] Om under den tid, rullan är gällande, förändring häri äger rum, skall den här antecknas av befälhavaren.

[2] a) fartygets nu tillämnade resa till N. N. (viss in- eller utrikes ort) eller till N. N. (viss in- eller utrikes ort) och vidare till dess fartyget ankommer till svensk hamn, där resan slutar; eller b) fartygets resor till in- eller utrikes orter under seglationstiden innevarande år och till dess fartyget slutar sista resan för året; eller c) fartygets resor till in- eller utrikes orter under ett år från denna dag och därutöver till dess fartyget ankommer till svensk hamn, där resan slutar.

[3] Här angives minsta antal besättningsmän som erfordras enligt gällande bemanningsbestämmelser samt för tillämpning av sjöarbetstidslagens föreskrifter och som i övrigt kan vara överenskommet.

[4] Här införas de särskilda överenskommelser som träffats mellan befälhavaren och besättningen eller någon därav.

[5] Sjömansombudsmannen eller magistratssekreteraren eller svensk konsul.

Obs. Rullan innehåller 16 sidor. Inga blad få borttagas eller utbytas, men vid densamma skall, om någon av besättningen ej är närvarande vid påmönstringen, det med honom upprättade förhyrningskontraktet sammanfästas under mönstringsförrättarens ämbetssigill.

Bil. 2.

Obs. Frånskiljes och insändes, efter uppgifternas ifyllande, till Kungl. Kommerskollegium i samband med sjömansrullans utfärdande.

Bemanningsuppgifter enligt sjömansrulla

för ..... från .....
Fartygets slag och namn Hemort

Reg. n:r: ..... Bruttodräkt.: ..... Maskinstyrka: .....

Besättningens minsta antal			
Befattning	Antal	Befattning	Antal
Styrmän	.....	Maskinister	.....
Däcksmän:		Eldare	.....
Fullbefarna	.....	Annan maskinpersonal	.....
Halvbefarna	.....	Köks- och intendenturpersonal..	.....
Andra	.....	.....	.....
.....	.....		

..... den ..... 19....

.....
Mönstringsförrättare

Bilaga J.

Förslag till Kungl. kungörelse angående ändrad lydelse av § 6 i förordningen den 12 juni 1936 (nr 315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordning).

Härmed förordnas, att § 6 i förordningen den 12 juni 1936 (nr 315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordning) skall i nedan angivna delar hava följande ändrade lydelse:

6 §.

Å — — — tabell.

Befäl	Fartyg		Behörighet och antal
	slag	dräktighet	
	A. Nordsjöfart.		
Befälhavare	— — — — — — — —	— — — — — — — —	— — — — — — —
Fartygsbefäl i övrigt	segelfartyg	högst 100 ton	1 skeppare av 2:a klass
		över 100 ton	1 skeppare av 1:a klass
	maskindrivet passagerarfartyg	högst 1,500 ton	2 styrmän
		över 1,500 ton	3 styrmän
	annat maskindrivet fartyg	högst 400 ton	1 styrman
		över 400 ton t. o. m. 600 ton	1 styrman 1 skeppare av 1:a klass
		över 600 ton t. o. m. 2,000 ton	2 styrmän
		över 2,000 ton	3 styrmän [1]
Maskinbefäl	maskindrivet passagerarfartyg	högst 800 (600) hkr	1 övermaskinist 1 maskinist av 2:a klass
		över 800 (600) hkr	1 övermaskinist 2 maskinister av 2:a klass [2]
	annat maskindrivet fartyg	högst 250 (180) hkr	1 maskinist av 2:a klass 1 maskinist av 3:e klass
		över 250 (180) t. o. m. 800 (600) hkr	1 övermaskinist 1 maskinist av 2:a klass
		över 800 (600) hkr	1 övermaskinist 2 maskinister av 2:a klass [2]
— — — — —	— — — — — — — —	— — — — — — — —	— — — — — — —

[1] Den — — — — styrmansexamen.
[2] Den — — — — vaktbefäl.

Denna kungörelse träder i kraft, såvitt angår fartygsbefälet den ....., och såvitt angår maskinbefälet å dag som Konungen bestämmer.

Bilaga K.

Förslag till sjöarbetstidslag.

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

Sakkunnigas förslag.[1]	*Ämbetsverkens förslag.*	Hänvisn. till konv.-förslaget.
1 §.		
(I marginalen: 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.		Art. 1. Art. 2: d) Art. 3: f) Art. 6: 6 Art. 7: 3
2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av befälhavare å fartyg å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;		Art. 2: b)
förste (främste) styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;	förste (främste) styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, *eller vilken är anställd å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;*	Art. 3: a)
förste (främste) maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;	förste (främste) maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, *eller vilken är anställd å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;*	Art. 3: a)
annan person som för befäl över avdelning av fartyget och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;	*sådan föreståndare för intendenturavdelningen å passagerarfartyg vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;*	Art. 3: a)
läkare och sjukvårdspersonal;		Art. 3: e)
telegrafist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;		Art. 3: b)
telefonist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;		Art. 3: b)
	person vilken å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares förpläg-ning och uppassning med därtill hörande rengöring eller för passagerares räkning i övrigt;	
person tillhörande redarens familj å fartyg som nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart;		Art. 1: 3 (jfr art. 3: j)
person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:		
a) kronan tillhörigt fartyg, om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,		
b) fiske- eller fångstfartyg, då det såsom sådant användes, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske eller fångst,		Art. 1: 2b)
c) isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes,		Art. 1: 1b)
d) lustfartyg,		Art. 1: 1b)
e) skolfartyg som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare,		

[1] Jfr Bil. D.

Sakkunnigas förslag.	*Ämbetsverkens förslag.*
Art. 1:2b) Art. 1:3 f) segelfartyg utan hjälpmaskin, *samt annat fartyg vars bruttodräktighet icke överstiger 25 registerton och som nyttjas* i inskränktare fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.	f) segelfartyg utan hjälpmaskin, *sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 20 registerton och nyttjas* i inskränktare fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är 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, med iakttagande av bestämmelserna i den internationella konventionen av den 24 oktober 1936 angående arbetstid å fartyg och bemanning, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag.

2 §.

(I marginalen: 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;

maskinist: till maskinbefälet hörande person;

köks- och intendenturpersonal: 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 köks- och intendenturpersonalen;

passagerarfartyg: fartyg *som enligt lagen om tillsyn å fartyg skall vara försett med* passagerarfartygscertifikat;	*passagerarfartyg:* fartyg *för vilket gällande* passagerarfartygscertifikat *är utfärdat;*
	maskinstyrka: antalet hästkrafter beräknat vid normal gång på last enligt av kommerskollegium fastställda grunder;

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

dygn: kalenderdygn eller tiden från klockan 0 till klockan 24;	*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 far-

Sakkunnigas förslag.

Ämbetsverkens förslag.

vatten som resan skolat omfatta. Vad nu sagts skall ej utgöra hinder för att fartyg under färd mellan hamnar, belägna hitom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller hitom Cuxhaven, må anses nyttjat i inskränktare fart än nordsjöfart.

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

2 mom. Vid beräknande av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, *där fråga är om fartyg som i 9 § avses, minst en halv timme och eljest minst en timme.* Art. 2d)

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

(I marginalen: *Vaktindelning.*) (I marginalen: *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 mera än tolv timmars oavbruten gång (fjärrtrafik). Art. 1:3

Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter på allmänt brukligt sätt (sjövakter).

4 §.

(I marginalen: Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad däcks- och maskinpersonal m. m.)

Ordinarie arbetstid till sjöss *för sjöman vilkens skeppstjänst är indelad i vakter och* som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen, utgör sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

Ordinarie arbetstid till sjöss *för vaktindelad sjöman* som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen, utgör sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) åtta timmar för styrman, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre; Art. 6:1 (Jfr art. 14:2)

b) åtta timmar för maskinist, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre; Art. 7:1 (Jfr art. 16)

c) åtta timmar för sjöman som tillhör däcksmanskapet, i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 2,000 registerton, och fartyget är statt i nordsjö- eller vidsträcktare fart; Art. 4:1

d) åtta timmar för sjöman som tillhör maskinmanskapet, i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt Art. 5:1

Sakkunnigas förslag. *Ämbetsverkens förslag.*

e) åtta timmar i annat fall än i punkt d) sägs för eldare som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång, samt fartyget är statt i 1) vidsträcktare fart än nordsjöfart eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter eller ock 3) inskränktare fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

Art. 6: 2 I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, styrman åläggas att under högst en timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och (Jfr art 3: b andra expeditionsgöromål; styrman som tillika är mot särskild ersättning anställd såsom telegrafist eller telefonist må under *nyssnämnda* tid jämväl användas till telegraf- eller telefontjänst samt därutöver åläggas att under ytterligare högst två timmar om dygnet såsom ordinarie arbete förrätta telegraf- eller telefontjänst.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, styrman åläggas att under högst en timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål; styrman som tillika är mot särskild ersättning anställd såsom telegrafist eller telefonist må under *sistnämnda* tid jämväl användas till telegraf- eller telefontjänst samt därutöver åläggas att under ytterligare högst två timmar om dygnet såsom ordinarie arbete förrätta telegraf- eller telefontjänst.

Art. 6: 3 *För den händelse befälhavaren prövar nödigt beordra två styrmän att hålla vakt samtidigt, må i fall som i punkt a) avses, styrman tillfälligtvis åläggas att såsom ordinarie arbete utföra skeppstjänst under högst fyra timmar om dygnet utöver i punkt a) angiven tid.*

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, samt 2) lättare rengöring och för besättningens förplägning erforderligt arbete.

Art. 5: 1 Utöver vad ovan stadgas må *askhissning* åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

Utöver vad ovan stadgas må *hissning av aska som hopats under fartygets gång* åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

5 §.

(I marginalen: Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.)

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör för dygn räknat högst åtta timmar, dock att arbetstiden icke må överstiga fyrtioåtta timmar i veckan, samt att dagman å helgdag icke må under längre tid än sammanlagt högst en timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i sjömannens åliggande och icke kan tåla uppskov.

Art. 4: 2
Art. 5: 2
Art. 6: 4
Art. 7: 2

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

Sakkunnigas förslag. *Ämbetsverkens förslag.*

6 §.

(I marginalen: Ordinarie arbetstid till sjöss för köks- och intendenturpersonal.)

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande köks- och intendenturpersonalen utgör för dygn räknat högst tio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring. Art. 9: 2

Ordinarie arbetstid till sjöss för köks- och intendenturpersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 5 och klockan 20.

Från tillämpning av förestående stadganden undantages arbete som utföres å passagerarfartyg, dock att ordinarie arbetstid för köks- och intendenturpersonal å dylikt fartyg icke må överstiga tolv timmar om dygnet, samt att *arbetet skall så anordnas* att en sammanhängande vilotid av minst *åtta timmar om dygnet erhålles.*

Från tillämpning av förestående stadganden undantages arbete som utföres å passagerarfartyg, dock att ordinarie arbetstid för köks- och intendenturpersonal å dylikt fartyg icke må överstiga tolv timmar om dygnet, samt att *denna arbetstid skall så förläggas,* att en sammanhängande vilotid av minst *åtta timmar erhålles under loppet av tjugofyra timmar.* Art. 9: 1

7 §.

(I marginalen: Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.)

Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för dygn räknat högst tio *timmar för styrman och högst nio timmar för annan* sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen, dock att

Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för dygn räknat högst tio *timmar för* sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen, dock att Art. 4 Art. 6: 1, 2 Art. 6: 4, 5

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten eller avgången samt *annat arbete som regelmässigt erfordras för upprätthållande av den med fartyget bedrivna trafiken* samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete som enligt 6 § kan å helgdag åläggas köks- och intendenturpersonal.

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten eller avgången samt *ilandförande och ombordtagande av passagerare, lastning och lossning av post och passagerares effekter, ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, styckegods i mindre omfattning, och gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas,* samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete som

Sakkunnigas förslag.

Utöver vad ovan stadgas må *askhissning* åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

Äger fartygets ankomst rum så sent på dygnet, att slutlig ankring eller förtöjning icke sker före klockan 18, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad personal å sådant dygn tilllämpas de bestämmelser som enligt 4 § gälla, då fartyget är till *sjöss*.

Lag samma vare där fartygets *avgång avses att äga* rum så tidigt på dygnet, att förtöjningarna lossas eller ankaret lättas före klockan 6.

Ämbetsverkens förslag.

enligt 6 § kan å helgdag åläggas köks- och intendenturpersonal.

Utöver vad ovan stadgas må *hissning av aska som hopats under fartygets gång* åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

Äger fartygets ankomst rum så sent på dygnet, att slutlig ankring eller förtöjning icke sker före klockan 18, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad personal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser som enligt 4 § gälla, då fartyget är till *sjöss*. *Lag* samma vare där fartygets *avgång äger* rum så tidigt på dygnet, att förtöjningarna lossas eller ankaret lättas före klockan 6.

Beträffande ordinarie arbetstid för sjöman tillhörande köks- och intendenturpersonalen skola vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn bestämmelserna i 6 § lända till efterrättelse.

8 §.

(I marginalen: Ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn.)

1 mom. Under fartygs uppehåll i hamn må skeppstjänsten, därest uppehållet icke är avsett att vara längre än tjugofyra timmar efter ankomsten, räknat från slutlig ankring eller förtöjning, anordnas i enlighet med de regler som gälla, då fartyget är till sjöss eller befinner sig under ankomst eller avgång.

Art. 8: 2, 3

2 mom. Är fartygets uppehåll avsett att vara längre än i 1 mom. sägs, eller varder skeppstjänsten vid kortare uppehåll ej anordnad såsom i nämnda moment avses, utgör ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn för dygn räknat

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör

Art. 8: 1a) för sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen högst åtta timmar om dygnet och högst fyrtioåtta timmar i veckan; samt

för sjöman som tillhör köks- och intendenturpersonalen högst åtta timmar om dygnet, dock att, där för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande så kräves, dylik sjöman må, utöver sagda tid, såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst å passagerarfartyg under sammanlagt högst två timmar om dygnet, och å annat fartyg under sammanlagt högst en timme om dygnet.

Art. 9: 3

Sakkunnigas förslag.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen annan skeppstjänst *än nödig vakttjänst eller under högst en timme vanligen* förekommande löpande göromål och lättare *rengöring;* ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas köks- och intendenturpersonalen annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens eller passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ämbetsverkens förslag.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen annan skeppstjänst *än vanligen* förekommande löpande göromål och lättare *rengöring under tillhopa högst en timme;* ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas köks- och intendenturpersonalen annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens eller passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring. Art. 8: 1b, c)

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen, 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 köks- och intendenturpersonalen å annat fartyg än passagerarfartyg å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid varom nyss nämnts.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

9 §.

(I marginalen: Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik.)

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § första stycket sägs (närtrafik), skall,

a) där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, vad i 2 kapitlet stadgas lända till efterrättelse, samt

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ordinarie arbetstid utgöra:

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § första stycket sägs (närtrafik), skall, *där skeppstjänsten ej är anordnad i enlighet med vad i 2 kapitlet stadgas, ordinarie arbetstid utgöra:*

för sjöman som ej tillhör köks- och intendenturpersonalen, sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att sådan sjöman icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt sextiotre timmar i veckan, samt

för sjöman som tillhör köks- och intendenturpersonalen, högst tio timmar för dygn räknat.

Sakkunnigas förslag. *Ämbetsverkens förslag.*

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

10 §.

(I marginalen: Säkerhetstjänst m. m.)

Art. 12 Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må skeppstjänst åläggas sjöman, då fråga är om:

Art. 12: a) a) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller *gods eller som nödvändigt kräves för utförande av segelmanöver eller lodning eller annan dylik, av fartygs navigering eller manövrering till sjöss betingad åtgärd av tillfällig natur;*

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

Art. 12: b) b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

Art. 12: c) c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar, som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda;

Art. 12: e) *d) vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn.*

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

11 §.

(I marginalen: Övertidsarbete.)

Art. 10: 1a) Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 10 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete). *Ersättningen skall utgå i penningar, eller ock, då fråga är om vakttjänst i hamn, eller om arbete som utföres av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.*

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 10 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

12 §.

(I marginalen: Begränsning av övertidsarbete.)

Art. 10: 1b)
Art. 10: 2 Till övertidsarbete må sjöman användas högst tjugofyra timmar i veckan, dock att övertidsarbete icke må *förekomma regelbundet eller i* sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än sexton *timmar. Har* styrman å

Till övertidsarbete må sjöman användas högst tjugofyra 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 sexton *timmar; å fartyg som nyttjas i nordsjö-*

Sakkunnigas förslag.

vars arbete stadgandet i 4 § punkt a) äger *tillämpning, utöver* där angiven tid såsom ordinarie arbete ålagts telegraf- eller telefontjänst, skall från här medgiven tid för övertidsarbete av högst tjugofyra timmar i veckan avdragas den tid styrmannen *sålunda tagits* i anspråk för telegraf- eller telefontjänst.

Ämbetsverkens förslag.

eller vidsträcktare fart må övertidsarbete ej heller förekomma regelbundet till sjöss. Har styrman å vars arbete stadgandet i 4 § punkt a) äger *tillämpning, mer än en timme utöver* där angiven tid såsom ordinarie arbete ålagts telegraf- eller telefontjänst, skall från här medgiven tid för övertidsarbete av högst tjugofyra timmar i veckan avdragas den tid styrmannen *sålunda mer än en timme tagits* i anspråk för telegraf- eller telefontjänst.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete som erfordras för:

a) nödig vakttjänst i hamn; Art. 8: 1c)

b) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad; Art. 12: d)

c) annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov, och som måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta *arbete.* Jfr art. 12: a)

arbete;

d) vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn.

13 §.

(I marginalen: 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.

1 mom. Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, *minst en etthundrafemtiondel och, när* övertidsarbetet utförts å helgdag, *minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.*

2 mom. Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, *minst en krona 50 öre för sjöman tillhörande fartygs- eller maskinbefälet, och minst 65 öre för annan sjöman, samt, när* övertidsarbetet utförts å helgdag, *minst tre kronor för sjöman tillhörande fartygs- eller maskinbefälet, och minst en krona 30 öre för annan sjöman.* Art. 10: 2

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

2 mom. Vid övertidsarbetes ersättande med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn.

3 mom. Vid övertidsarbetes ersättande med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn.

Sakkunnigas förslag. *Ämbetsverkens förslag.*

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

14 §.

(I marginalen: Ogiltigt avtal.)

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan.

15 §.

(I marginalen: Övertidsjournal.)

Art. 19: d) För varje dag, varunder övertidsarbete förekommer, åligger det *befälhavaren att* senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär, som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

För varje dag, varunder övertidsarbete förekommer, åligger det *befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller maskinist att* senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär, som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om övertidsjournals 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 som nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart.

16 §.

(I marginalen: Lagen tillgänglig ombord.)

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

17 §.

(I marginalen: Tillsyn å lagens efterlevnad.)

Art. 19: c) Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar ända 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.

18 §.

(I marginalen: Straffbestämmelser.)

Art. 19: a, b) Befälhavare som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas, straffes med dagsböter.

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

Frihet från ansvar enligt denna paragraf äger dock *rum för det fall att visas kan det tillgång* till nödig be-

Frihet från ansvar enligt denna paragraf äger dock *rum där visas kan att tillgång* till nödig bemanning för

Sakkunnigas förslag.	*Ämbetsverkens förslag.*
manning för anordnande i allo av skeppstjänsten i enlighet med denna lag icke funnits i senast besökta hamn.	anordnande i allo av skeppstjänsten i enlighet med denna lag icke funnits i senast besökta hamn.

19 §.

(I marginalen: Straffbestämmelse.)

Bryter *befälhavare eller* redare mot bestämmelse, som är meddelad i 15 §, straffes med dagsböter.	Bryter *befälhavare, styrman, maskinist eller* redare mot bestämmelse, som är meddelad i 15 §, straffes med dagsböter.	Art. 19: a, b)

20 §.

(I marginalen: Straffbestämmelser.)

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. Art. 19: a, b)

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

Vad här sagts om befälhavare gäller även styrman och maskinist.

21 §.

(I marginalen: Straffbestämmelse.)

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 16 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

22 §.

(I marginalen: Åtal.)

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

23 §.

(I marginalen: Laga domstol i tvistemål.)

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

24 §.

(I marginalen: Laga domstol i brottmål.)

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

25 §.

(I marginalen: Bötesförvandling m. m.)

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång till deras gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Sakkunnigas förslag. *Ämbetsverkens förslag.*

Denna lag träder i kraft den

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

Art. 21:1 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 c) och d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däcks- eller maskinmanskapet 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
Art. 21:2 eller icke kunna ske utan oskälig kostnad, samt däröver utfärdats särskilt bevis, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, varom här är fråga, beräknas
Art. 21:3 utan avseende å vad i nämnda lagrum stadgas. Bevis som nyss sagts må icke utfärdas att gälla för längre tid än fyra år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

Bilaga L.

Förslag till lag om ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen.

Sakkunnigas förslag.[1] *Ämbetsverkens förslag.*

10 §.

Minderårig under femton år må ej användas i skeppstjänst.

I eldartjänst må ej användas den som icke uppnått sexton års ålder.

Å fartyg som huvudsakligen framdrives medels ånga, må, då fartyget nyttjas i annan fart utanför svenskt farvatten än i Öresund eller å Oslofjorden intill Laurvig, i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare ej användas den som icke uppnått aderton års ålder.

Minderårig under sexton år må under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 ej användas i skeppstjänst i vidare mån än att han under nämnda tid beredes en sammanhängande vilotid av minst nio timmar.

Vad här sagts skall dock icke utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till sådan skeppstjänst varom i 10 § sjöarbetstidslagen sägs.

Från stadgandet i första stycket såvitt angår minderårig som uppnått fjorton års ålder, samt från vad i tredje stycket finnes stadgat äger Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan, för särskilda fall medgiva undantag.

23 §.

Varder besättningen under resa förminskad, skall därigenom inbesparad hyra för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock allenast i mån som de icke åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt stadgat.

51 §.

Sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid. Han må därefter icke utan tillstånd gå från skeppsbord.

Under fartygs uppehåll i hamn eller eljest å säker ankarplats må sjöman icke vägras tillstånd att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörande av nödvändig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhalning.

Under uppehåll som ovan sägs skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna vistas i land under tiden efter klockan 12, eller under annan tid varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtioåtta timmar,

[1] Jfr Bil. D.

Sakkunnigas förslag.	*Ämbetsverkens förslag.*
må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.	
Där så lämpligen kan ske, äger sjömannen rätt att vid de i andra och tredje styckena avsedda besök i land kostnadsfritt anlita fartygets båtar för att komma i land.	
Varder sjöman hindrad att i rätt tid komma ombord, åligger honom att utan dröjsmål underrätta befälhavaren.	
— [1]	
73 §.	
Befälhavare — — — — — beslut;	*Befälhavare — — — — — — — med böter;*
	1. Om — — — — — — — beslut.
6. Om han vägrar någon utan laga skäl tillstånd att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §;	
7. *— — — — — — — — — kronor.*	7. *om — — — — — — — — kronor.*

[1] Av förslag till lag om semester för sjöfolk föranlett förslag till ändring av 56 § sjömanslagen här uteslutet.

Bilaga M.

Förslag
till
sjöarbetstidslag.

Härigenom förordnas som följer:

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

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

förste (främste) styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;

förste (främste) maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;

sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;

radiotelegrafist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;

radiotelefonist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;

person vilken å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande;

person tillhörande redarens familj å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart;

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

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

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

c) isbrytare- 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 och nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är 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 §.

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;

maskinist: till maskinbefälet hörande person;

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägnad 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: färdsätt 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 beräknande av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg som i 9 § avses, minst en halv timme och eljest minst 1 timme.

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

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 mer än 12 timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen utgör sammanlagt högst 24 timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) 8 timmar för styrman i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre;

b) 8 timmar för maskinist i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre;

c) 8 timmar för sjöman som tillhör däcksmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 2,000 registerton;

d) 8 timmar för sjöman som tillhör maskinmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt

e) 8 timmar i annat fall än i punkt d) sägs för eldare som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång samt fartyget är statt i 1) vidsträcktare fart än nordsjöfart, eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter, eller ock 3) inskränktare fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, styrman åläggas att under högst 1 timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål; styrman som tillika är mot särskild ersättning anställd såsom radiotelegrafist eller radiotelefonist må under sistnämnda tid jämväl användas till radiotelegraf- eller radiotelefontjänst samt därutöver beordras att under ytterligare högst 2 timmar om dygnet såsom ordinarie arbete förrätta dylik telegraf- eller telefontjänst.

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.

Utöver vad ovan i denna paragraf stadgas må hissning av aska som hopats under fartygets gång åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

5 §.

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 dagman 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 överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 20.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör för dygn räknat högst 10 timmar; å helgdag må dock dylik sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 5 och klockan 20.

Från tillämpning av förestående stadganden i denna paragraf undantages arbete som utföres å passagerarfartyg, dock att ordinarie arbetstid för ekonomipersonal å dylikt fartyg icke må överstiga 12 timmar om dygnet, samt att denna arbetstid skall så förläggas, att en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar erhålles under loppet av 24 timmar.

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

7 §.

Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för dygn räknat högst 10 timmar för styrman och högst 9 timmar för annan sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman 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.

Utöver vad ovan i denna paragraf stadgas må hissning av aska som hopats under fartygets gång åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygn varunder ankomst till eller avgång från hamn äger rum, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad sjöman å sådant dygn tillämpas de bestämmelser som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss; dock att i dylikt fall skeppstjänst icke må, medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn, såsom ordinarie arbete åläggas sådan sjöman under längre tid än 1 timme.

Beträffande ordinarie arbetstid för sjöman tillhörande ekonomipersonalen skola vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn bestämmelserna i 6 § lända till efterrättelse.

8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör

för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet och högst 48 timmar i veckan; samt

för sjöman som tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet, dock att, där för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande så kräves, dylik sjöman må, utöver sagda tid, såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst å passagerarfartyg under sammanlagt högst 2 timmar om dygnet, och å annat fartyg under sammanlagt högst 1 timme om dygnet.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhopa högst 1 timme; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas ekonomipersonalen annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig uppassning i övrigt samt lättare rengöring.

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 annat fartyg än passagerarfartyg å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid varom nyss nämnts.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

9 §.

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 sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg, icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt 63 timmar i veckan.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

10 §.

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.

11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 10 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

12 §.

Till övertidsarbete må sjöman användas högst 24 timmar i veckan, dock att å fartyg 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. Har styrman å vars arbete stadgandet i 4 § punkt a) äger tillämpning, utöver där angiven tid såsom ordinarie arbete under mer än 1 timme, för dygn räknat, ålagts radiotelegraf- eller radiotelefontjänst, skall från här medgiven tid för övertidsarbete av högst 24 timmar i veckan avdragas den tid styrmannen sålunda mer än 1 timme för dygn tagits i anspråk för radiotelegraf- eller radiotelefontjänst.

Från nu stadgad 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.

13 §.

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

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

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

3 mom. Vid övertidsarbetes ersättande med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

14 §.

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.

15 §.

För varje dag varunder övertidsarbete förekommer åligger det befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller maskinist eller föreståndare för ekonomiavdelningen att senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon vars rätt är därav beroende förvägras att om övertidsjournals 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 i inskränktare fart än nordsjöfart.

16 §.

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

17 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; 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.

18 §.

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

Lika med befälhavare straffes redare, där omständigheterna göra sannolikt att 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.

19 §.

Bryter befälhavare, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelningen eller redare mot bestämmelse som är meddelad i 15 §, straffes med dagsböter.

20 §.

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 göra omständigheterna sannolikt att 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, maskinist och föreståndare för ekonomiavdelningen.

21 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet som enligt 16 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

22 §.

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

23 §.

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

24 §.

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

25 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1939.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag som avses i 1 § 3 mom. och 15 § eller godkännande som avses i 14 §.

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 c) och d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däcks- eller maskinmanskapet 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 oskälig 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 fyra år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 8 mars 1938.

Närvarande:

justitierådet AFZELIUS,
regeringsrådet ASCHAN,
justitieråden FORSBERG,
SANDSTRÖM.

Enligt lagrådet den 3 januari 1938 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 17 december 1937, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *sjöarbetstidslag.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av sekreteraren Gunnar Böös.

Lagrådet yttrade:

I yttrande den 2 mars 1934 över då föreliggande förslag till sjöarbetstidslag uttalade lagrådet, under framhållande av sjöfartsförhållandenas internationella karaktär, att avgörande betänkligheter syntes möta mot att i den utsträckning, som med förslaget åsyftades, för den svenska handelsflottan påbjuda obligatorisk tillämpning av åttatimmarsdagen, så länge motsvarande inskränkning icke tillämpades å andra nationers fartyg. Under den därefter förflutna tiden har läget visserligen förändrats så till vida, att en internationell konvention i ämnet numera kommit till stånd och blivit undertecknad av ombud för ett stort antal stater. För ratifikation erforderliga lagstiftningsåtgärder hava emellertid ännu icke på något håll blivit vidtagna, och fortfarande är ovisst, när eller i vilken utsträckning så kommer att ske. Vid detta förhållande måste ifrågasättas, huruvida icke alltjämt föreligger skäl att från svensk sida avvakta den vidare utvecklingen på området, innan en slutgiltig reglering av arbetstiden här genomföres.

Utan att ingå på denna lagstiftningsfrågas allmänt ekonomiska innebörd eller på sättet för lösande av åtskilliga praktiska detaljspörsmål har lagrådet vid sin granskning av det remitterade förslagets särskilda bestämmelser allenast i ett avseende funnit anledning till erinran.

Enligt 21 § i gällande sjöarbetstidslag skall för vissa av befälhavaren begångna förseelser lika med honom redaren dömas till straff, »där förseelsen visas hava skett med hans vetskap och vilja». Det remitterade förslaget (18 och 20 §§) låter straffskyldighet inträda för redaren, »där omständigheterna göra sannolikt att förseelsen skett med hans vetskap och vilja». En på det

senare sättet avfattad lagregel kan näppeligen anses förenlig med gällande grundsatser inom straffprocessen. Ansvar kan icke någon ådömas, med mindre domstolen finner styrkt att han förhållit sig så som enligt lag förutsättes för brottslighet i det föreliggande fallet. Häremot strider tydligen icke, att, såsom gäller särskilt i fråga om åtskilliga ordningsförseelser, en handling kan vara belagd med straff oberoende av eljest nödvändiga subjektiva förutsättningar, eller att en brottslig handling efter lag skall anses innefatta presumtion om delaktighet av annan än gärningsmannen (jfr t. ex. 88 § 2 mom. i förordningen den 14 juni 1917 om försäljning av rusdrycker). När emellertid — såsom i det remitterade förslagets ifrågavarande bestämmelser skett och av hänsyn till förhållandena väl också måste ske — redaren förklaras förfallen till ansvar endast under förutsättning att förseelsen skett med hans vetskap och vilja, kan såsom grund för hans fällande till straff icke få gälla allenast sannolikhet för att han sålunda förbrutit sig. Åt rättstillämpningen måste överlämnas att avgöra vilket mått av bevisning skall göra tillfyllest. Med den fria bevisprövning, som utövas av domstolarna, kan ett särskilt stadgande i syfte endast att underlätta åklagarens bevisskyldighet ej heller ha någon praktisk uppgift att fylla; det skulle i verkligheten knappast medföra annan verkan än som kan följa redan av den nuvarande avfattningen. Denna har ock använts i straffbestämmelser för jämförliga fall enligt lagen om arbetstidens begränsning (12 §), lantarbetstidslagen (12 §) och sjömanslagen (73 § sista stycket). Lagrådet hemställer, att i nu anmärkta del 18 och 20 §§ i det remitterade förslaget ändras till överensstämmelse med lydelsen av nuvarande 21 §.

Ur protokollet:

Wilhelm von Schwerin.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 12 mars 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie-, utrikes- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Sköld, lagrådets den 8 mars 1938 avgivna utlåtande över det den 17 december 1937 remitterade förslaget till sjöarbetstidslag samt anför:

Under erinran om lagrådets i yttrande den 2 mars 1934 över då föreliggande förslag till sjöarbetstidslag uttalade betänkligheter gentemot obligatorisk tillämpning av 8-timmarsdagen i åsyftad utsträckning, så länge motsvarande inskränkning icke tillämpades å andra nationers fartyg, har lagrådet i dess nu avgivna utlåtande, med hänvisning till ovissheten, när eller i vilken utsträckning lagstiftningsåtgärder på grund av det föreliggande konventionsförslaget komme att vidtagas på andra håll, ifrågasatt huruvida icke alltjämt förelåge skäl att från svensk sida avvakta den vidare utvecklingen på området, innan en slutgiltig reglering av arbetstiden här genomfördes. I anledning av detta uttalande tillåter jag mig allenast hänvisa till vad jag i ärendet anfört vid föredragningen den 17 december 1937. De synpunkter lagrådet framhållit hava redan därvid tagits i betraktande. Någon anledning att nu frångå den ståndpunkt som sålunda intagits torde ej föreligga.

I övrigt har lagrådet icke haft annan erinran mot det remitterade lagförslaget än i fråga om de i 18 och 20 §§ förekommande straffbestämmelserna rörande redares delaktighetsansvar för vissa av befälhavaren begångna förseelser, enligt vilka bestämmelser straffskyldighet skulle inträda för redaren, »där omständigheterna göra sannolikt att förseelsen skett med hans vetskap och vilja». En på detta sätt avfattad lagregel har lagrådet funnit näppeligen kunna anses förenlig med nu gällande grundsatser inom straffprocessen, vilken mening närmare utvecklats i lagrådets yttrande. Därjämte har lagrådet framhållit, att ett särskilt stadgande i syfte endast att underlätta åklagarens bevisskyldighet, med den fria bevisprövning som utövas av domstolarna, ej heller skulle hava någon praktisk uppgift att fylla; det skulle enligt lagrådets mening i verkligheten knappast medföra annan verkan än som kunde följa redan av avfattningen av motsvarande stadganden i gällande lag, nämligen i 21 och 23 §§, enligt vilka straffskyldighet inträder för redaren, »där förseelsen visas hava skett med hans vetskap och vilja». Under

hänvisning till att denna avfattning använts i straffbestämmelser för jämförliga fall i andra lagar, hemställer lagrådet, att i nu anmärkta del 18 och 20 §§ i det remitterade förslaget måtte ändras till överensstämmelse med lydelsen av nuvarande 21 §. I betraktande särskilt därav att syftet med den av mig föreslagna avfattningen, enligt lagrådets uttalande, skulle kunna vinna tillgodoseende även med bibehållande av nuvarande lydelse, finner jag mig böra förorda bifall till lagrådets hemställan, dock med den jämkning att orden »visas hava» utelämnas, så att stadgandena i fråga erhålla följande avfattning: »där förseelsen skett med hans vetskap och vilja». En dylik jämkning skulle bringa stadgandena i full överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i sjömanslagen (73 §, näst sista stycket) i dess nuvarande lydelse, vars bibehållande i särskilt yttrande förordats av lagrådet. I samband med vidtagande av de ändringar i det remitterade lagförslaget vartill lagrådets av mig biträdda förslag givit anledning, hava på några punkter i lagtexten smärre jämkningar av redaktionell art företagits.

Såsom av mitt anförande till remissprotokollet framgått, skulle antagandet av det föreliggande förslaget till ny sjöarbetstidslag och av det av chefen för justitiedepartementet framlagda förslaget till lag om ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen, tillika med genomförandet av de administrativa föreskrifter rörande fartygs bemanning m. m. för vilka jag förut redogjort, medföra tillämpning av reglerna i 1936 års sjöarbetstids- och bemanningskonvention, och sålunda utgöra grundval för svensk ratificering av denna konvention, ävensom innebära vederbörligt beaktande av den i samband med konventionen antagna rekommendationen i samma ämne. Med hänsyn härtill förordar jag att konventionen ratificeras, dock av förut angivna skäl med förbehåll för ratifikation av, förutom övriga nordiska länder, Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien såsom villkor för ikraftträdandet av Sveriges ratifikation. Vad nyssnämnda rekommendation angår, torde dess innehåll icke för närvarande påkalla andra åtgöranden från de svenska statsmakternas sida än de för vilka jag förut redogjort. Vid bifall till det på justitiedepartementets föredragning ankommande förslag till ändrad lydelse av 10 § första stycket sjömanslagen, för vilket jag tidigare redogjort, kommer likaledes förutsättning att skapas för svensk ratifikation av 1936 års reviderade konvention angående minimiålder för barns användande till sjöss. Jag förordar för den skull ratificering jämväl av sistnämnda konvention.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

dels, jämlikt § 87 regeringsformen, förelägga riksdagen till antagande det i enlighet med hans anförande jämkade förslaget till sjöarbetstidslag,

dels ock inhämta riksdagens yttrande över det vid fjärde sjöfartskonferensen i Genève år 1936 antagna förslaget till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg tilli-

ka med den vid samma tillfälle antagna rekommendationen i samma ämnen ävensom det vid femte sjöfartskonferensen i Genève år 1936 antagna förslaget till reviderad konvention angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Sehlberg.

378877. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag, 1938.