

Nr 29

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjöarbetstidslag, given Stockholms slott den 6 februari 1970.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till sjöarbetstidslag.

GUSTAF ADOLF

Bengt Norling

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

Arbetstidsminskningen genomförs i etapper. Tiderna för ordinarie arbete resp. vederlagsberäkning blir per vecka 41 1/2 timmar under år 1971, 41 timmar under år 1972 och 40 timmar fr. o. m. år 1973. Motsvarande minskningar sker för vederlagsberäkning per tvåveckorsperiod.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1971.

Förslag
till
sjöarbetstidslag

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §

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

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

2 §

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

läkare,

musiker,

den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,

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

Från lagens tillämpning undantages även skeppstjänst på

fiskefartyg när det användes som sådant och fartyg som användes till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,

räddningsfartyg när det användes som sådant,

lustfartyg.

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

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

3 §

I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller,

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

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

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

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

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

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

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

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

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

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

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

Ordinarie arbetstid i ocean- och närfart

4 §

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

5 §

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

6 §

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

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

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

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

7 §

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

a) på passagerarfartyg högst 9 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan,

b) på annat fartyg högst 8 timmar om dygnet.

Ordinarie arbetstid i lokalfart

8 §

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

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

9 §

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

Vederlag, övertid m. m.

10 §

Överstiger den ordinarie arbetstiden

- a) 40 timmar i veckan i fall på vilket 5, 7 eller 9 § äger tillämpning,
- b) 80 timmar under en fast period av två veckor i fall på vilket 6 § äger tillämpning,

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

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

11 §

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

Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

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

- a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,
- b) att lämna hjälp enligt 62 § andra stycket, 222 eller 223 § sjölagen (1891: 35 s. 1),
- c) att delta i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag eller annan författning,
- d) nödvändig vakttjänst i hamn,
- e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,
- f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan,
- g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid.

12 §

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

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

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

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

Övriga bestämmelser

13 §

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

14 §

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

15 §

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

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

16 §

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

17 §

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter för tillämpningen av lagen utövas av myndighet som Konungen bestämmer. Därvid äger 1 kap. 6—8 och 15 §§, 7 kap. 1 och 16 §§ och 11 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg motsvarande tillämpning.

Anteckningar om arbetstid skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

18 §

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

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

19 §

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

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

20 §

Till böter dömes den som

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

21 §

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

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

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

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

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

4. På fartyg, som sjösatts innan denna lag träder i kraft och vars maskin-

styrka understiger 700 indikerade hästkrafter, får de i 6 § angivna arbetstiderna åläggas sjöman som tillhör maskinpersonalen, även om maskinstyrkan överstiger 550 effektiva hästkrafter.

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

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms
slott den 21 november 1969.*

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ny sjöarbetstidslag* och anför.

Inledning

Chefen för socialdepartementet har efter förslag av 1963 års arbetstidskommitté (betänkandet Allmän arbetstidslag, SOU 1968: 66) tidigare i dag anmält fråga om ny allmän arbetstidslag. Jag anhåller att få ta upp till behandling frågan om ny sjöarbetstidslag. I ämnet har 1964 års sjöarbetstidsutredning¹ (direktiv se 1965 års riksdagsberättelse s. 194) den 24 januari 1969 avlämnat betänkandet Ny sjöarbetstidslag (SOU 1969: 3). I betänkandet ingår ett förslag till lagtext, vilket torde få fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, socialstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, ILO-kommittén, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, sjöfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen, statens avtalsverk, fiskeristyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, Sveriges Redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska Stewardsföreningen, Svenska Arbetsgivareföreningen, Svenska kommunförbundet, Landsorganisationen i Sverige (LO), Statstjänstemännens Riksförbund (SR), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) och Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet).

¹ Utredningsman regeringsrådet Bengt Wieslander. Experter hovrättsassessorn Leif Ekberg, direktörerna i Sveriges Redareförening Nils Grenander och Douglas Forssblad, direktören i Svenska Maskinbefälsförbundet Knut Hadrup, ordföranden i Svenska Stewardsföreningen Helge S. Karlbjörn, ordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Johan S. Thore, direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Stig Wiebe och ombudsmannen i Rederiföreningen för mindre fartyg Karl-Johan Wikström.

Fiskeristyrelsen har bifogat yttranden av avdelningsföreståndaren vid havsfiskelaboratoriet och befälhavarna på fiskeriundersökningsfartygen Skagerak och Thetis. Arbetsgivareföreningen har överlämnat yttranden av föreningens allmänna grupp (allmänna gruppen) och av Sågverksförbundet.

Inom kommunikationsdepartementet har därefter upprättats förslag till sjöarbetstidslag. Förslaget torde få fogas som *bilaga 1*¹ till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Gällande sjöarbetstidslagstiftning

Sjöarbetstidslagen (1959: 404) är enligt 1 kap. tillämplig på skeppstjänst. Med skeppstjänst avses arbete som på svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller annorstädes. Från lagens tillämpning undantas befälhavare, maskinchef, främste styrman och ekonomiföreståndare, alla under vissa förutsättningar, samt läkare och annan sjukvårdspersonal, lärare, musiker och på fartyg under 500 brt (bruttodräktighet i registerton) redarens familjemedlemmar. Vidare undantas anställda på fiske-, räddnings- och lustfartyg. Slutligen undantas anställda på kronans fartyg, motorseglare under 100 brt och motorfartyg under 25 brt, men Kungl. Maj:t har möjlighet att förordna att lagen skall gälla på sådana fartyg. Enligt kungörelsen (1960: 13) med tillämpningsföreskrifter till sjöarbetstidslagen gäller lagen på statligt fartyg, som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare, utom SJ:s tåg-färjor med hjälpfartyg och landsvägsfärjor med en nettodräktighet under 15 registerton.

Om synnerliga skäl föreligger, kan Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar medge undantag från lagens tillämpning.

Sjöarbetstidslagen skiljer sig från arbetstidslagarna för landanställda främst genom att den ordinarie arbetstiden på grund av nuvarande vakt-system i regel är längre än för anställda i land, vilket kompenseras genom vederlag, huvudsakligen i form av fritid i hamn. Den innehåller också mer differentierade regler än arbetstidslagstiftningen för landanställda i allmänhet.

Den ordinarie arbetstiden är i 2 kap. bestämd till högst 8 timmar om dygnet för sjöman som inte tillhör ekonomipersonalen. För dagman (sjöman som inte är vaktindelas och som inte tillhör radio- eller ekonomipersonalen) är arbetstiden dessutom begränsad till 45 timmar i veckan. För vaktindelas sjöman och för radiopersonal är arbetstiden begränsad till 45

¹ Bilagan har uteslutits här. Förslaget i bilagan är likalydande med det förslag som är fogat vid propositionen frånsett vissa smärre ändringar av redaktionell art.

timmar i veckan endast under uppehåll i hamn. Under dygn då fartyget ankommer till eller avgår från hamn gäller ungefär samma bestämmelser som under sjödygn. På fartyg under 500 brt får arbetstiden till sjöss för vaktindelad sjöman och för radiopersonal uppgå till 24 timmar för två dygn i följd och 112 timmar under två veckor i följd. Denna bestämmelse gäller dock endast i närtrafik (fart inom riket, i Östersjön och innanför linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, Irlands västkust och Brest). Den möjliggör att dessa fartyg i närtrafik använder tvåvaktsystem i stället för trevaktsystem.

Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid är på passagerarfartyg oftast begränsad till 9 timmar om dygnet och i övrigt till 8 timmar om dygnet. Någon begränsning av arbetstiden per vecka föreskrivs inte för ekonomipersonalen.

Lagen innehåller ett flertal regler, som föreskriver att den ordinarie arbetstiden i vissa fall måste förläggas inom vissa klockslag eller inom loppet av visst antal timmar. Sålunda skall arbetstiden under hamnuppehåll i regel förläggas mellan kl. 6 och kl. 18. Dagmannens arbetstid måste förläggas mellan dessa klockslag även till sjöss. För ekonomipersonalen gäller flera liknande regler.

På helgdag begränsar lagen i flera fall arbetet mer än på vardag, både till tiden och till arten. Endast ekonomipersonal får då åläggas arbete som ordinarie arbetstid, om fartyget ligger i hamn. Artbegränsningen vilar på principen att arbete som kan uppskjutas inte skall förekomma på helgdag.

En utförligare beskrivning av reglerna om den ordinarie arbetstidens förläggning och helgdagsreglerna återfinns i avsnittet om detaljreglernas slopande.

Om den ordinarie arbetstiden för dagman, trevaktindelad personal och radiopersonal med 8 timmars arbetsdag till sjöss överstiger 42 1/2 timmar under loppet av en vecka eller för annan sjöman, vars arbetstid regleras i 2 kap., 85 timmar under loppet av två veckor i följd, skall den anställda för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt överenskommelse i kollektivavtal.

I 3 kap. ges särskilda bestämmelser för fartyg under 500 brt när dessa används i lokalfart, dvs. fart i vilken resa vanligen inte kräver mer än 12 timmars gång från eller till svensk hamn. Om sådant fartyg används i lokalfart inom svensk hamn, gäller bestämmelser som nära ansluter till föreskrifterna för anställda i land. Den ordinarie arbetstiden får inte överstiga 9 timmar om dygnet och 42 1/2 timmar i veckan. Bedrivs arbetet med regelbunden skiftindelning, får annan arbetstid tillämpas, om arbetstiden under en treveckorsperiod inte överstiger i genomsnitt 42 1/2 timmar i veckan. Används sådant fartyg i lokalfart utom svensk hamn, får den ordinarie arbetstiden inte överstiga 12 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan. Vederlagsbestämmelserna gäller inte i lokalfart.

Utöver den ordinarie arbetstiden kan sjöman åläggas säkerhetstjänst och övertidsarbete (4 kap.).

Med säkerhetstjänst avses skeppstjänst, som behövs med hänsyn till hotande fara för liv eller fartyg eller för att lämna hjälp åt någon i sjönöd, samt föreskrivna övningar med säkerhetsanordningar. För säkerhetstjänst är sjöman berättigad till särskild ersättning endast efter avtal. Säkerhetstjänsten är inte begränsad till tiden.

Övertidsarbete får åläggas under högst 18 timmar i veckan, dock inte i sådan utsträckning att tiden för sjömannens totala skeppstjänst överstiger 16 timmar under ett dygn. Från dessa begränsningar undantas övertidsarbete för skeppstjänst som inte tål uppskov. Ersättning för övertidsarbete skall i regel utgå i kontanter och annars i form av fritid. Lagen föreskriver viss minimiersättning för varje övertidstimme.

Enligt 5 kap. får arbetsmarknadens parter under vissa villkor genom kollektivavtal göra avsteg från lagens bestämmelser om ordinarie arbetstid. Redare som är bunden av avtal får tillämpa detta även på oorganiserad sjöman. Slutligen finns bl. a. straffbestämmelser och föreskrifter om tillsyn.

Även sjömanslagen (1952:530) innehåller bestämmelser som berör sjömans arbetstid. På fartyg, som inte omfattas av sjöarbetstidslagen, får besättningen på sön- eller helgdag inte åläggas arbete som kan uppskjutas (56 §). Den som är under 16 år skall ges en sammanhängande vilotid av minst 9 timmar mellan kl. 20 och kl. 8 (57 §).

Ny sjöarbetstidslagstiftning

Allmänna synpunkter

Utredningen

Förkortning av arbetstiden

Gällande sjöarbetstidslag bygger bl. a. på principen att den veckoarbets-tid, som enligt allmänna arbetstidslagen gäller i land, även skall ligga till grund för beräkning av arbetstiden för de ombordanställda. På grund av gängse vaktsystem blir ordinarie arbetstiden per vecka för vaktindelade sjömän emellertid betydligt längre än för landanställda, men de kompenseras härför genom vederlag. Detsamma gäller för dagmän, radiopersonal och ekonomipersonal. Sjömän i lokalfart utom hamn har lång arbetstid men ingen i lag reglerad rätt till vederlag. Sjömän i lokalfart inom svensk hamn har samma ordinarie veckoarbets-tid som landanställda.

De ändringar i veckoarbets-tidens längd för landanställda som har skett under årens lopp har också fått inverka på de ombordanställdas ordinarie arbetstid och vederlag. Eftersom arbetstidskommittén nu föreslår att 40-

timmarsveckan skall förverkligas i etapper, bör de ombordanställdas arbetstid i princip minskas samtidigt och i samma omfattning.

Utvecklingen inom det svenska näringslivet kännetecknas av en betydande strukturrationalisering med inriktning mot färre och större produktionsenheter. Konkurrens mellan handelsflottorna inbördes och även med övriga trafikmedel har tvingat också den svenska handelsflottan att ta i bruk allt större, snabbare och mera specialiserade och mekaniserade fartyg för effektivare och billigare transporter. Genom sjöfartens specialisering tillgodoses nya transportbehov. Den tekniska utvecklingen har öppnat större möjligheter till mekaniserad lasthantering. Godshanteringen rationaliseras genom att man alltmer går över till enhetslaster. Arbetet ombord på fartygen har rationaliserats på olika sätt. Tiden för hamnuppehållen har kunnat minska med ökad transporteffektivitet som följd.

På personalsidan har den här skisserade utvecklingen medfört att antalet ombordanställda kraftigt minskar. Det oaktat ökar lönekostnaden. Denna ökning torde i huvudsak bero på dels de avtalsmässiga lönehöjningarna sedan år 1965, dels utbyggnaden av färjetrafiken med dess högre bemanningskostnader. Att ökningen av lönekostnaden inte i större grad har neutraliserats av att personalen minskat, sammanhänger med att minskningen är större i fråga om manskap än i fråga om befäl.

Ändringarna i den svenska handelsflottan kännetecknas framför allt av att det äldre tonnaget i snabb takt byts ut mot nya, större och mera rationella fartyg. De betydande investeringar som sker i dessa fartyg bör i och för sig vara ägnade att medföra större effektivitet för näringen och därmed större lönsamhet och förbättrad förmåga att konkurrera med andra transportmedel. Flera osäkra faktorer spelar emellertid in. De två senaste årtiondena har gett exempel på betydande ändringar i fraktläget, och sådana fluktuationer torde man få räkna med även i framtiden. Denna faktor kan antas vara den framför allt utslagsgivande, och den kan medföra såväl ett bättre som ett sämre resultat. Andra betydelsefulla faktorer i detta sammanhang är den ökande internationella konkurrensen och sjöfartspolitiska åtgärder i olika länder.

De här nämnda faktorerna torde storleksmässigt sett ha större betydelse för den svenska sjöfartsnäringens rörelseresultat än de ökade kostnader, som den föreslagna arbetstidsförkortningen medför.

Rent matematiskt innebär en förkortning från 42 1/2 till 40 timmar i veckan att arbetstiden minskar med 5,9 %. Emellertid innebär den av utredningen nu föreslagna reformen inte att den ordinarie arbetstiden för vaktindelade sjömän minskar i nämnvärd grad, utan förkortningen kommer till uttryck nästan enbart genom fördjupat vederlag, som är avsett att i första hand tas ut i form av fritid i land. Även för dagmän torde så bli fallet, eftersom arbetsmarknadens parter inför utredningen har förklarat sig vara ense om att genom avtal behålla dagmans ordinarie arbetstid

vid 45 timmar i veckan och ge kompensation för de överskjutande 5 timmarna med vederlag. Den på dessa sätt förkortade arbetstiden torde alltså inte behöva mötas genom att besättningens storlek ökas. Vare sig det fördjupade vederlaget tas ut i form av fritid eller i form av pengar, kommer lönekostnaderna att stiga. Hur stora dessa kostnadsökningar kan tänkas bli är emellertid omöjligt att med säkerhet uttala sig om. Det kan sålunda antas att den fortgående rationaliseringen kan medföra att den totala bemanningen inom handelsflottan fortsätter att minska och att kostnadsstegringarna i motsvarande mån neutraliseras. Genom att förkortningen föreslås bli genomförd etappvis, bör rederinäringens anpassning till den föreslagna reformen underlättas.

En stegvis genomförd förkortning innebär också, att inverkan på samhällsekonomin blir så liten som möjligt. I den mån valmöjligheter skulle föreligga i fråga om tidpunkten för att införa 40-timmarsveckan, borde det alternativ väljas som kunde bedömas som minst störande på den ekonomiska utvecklingen. Att på förhand precisera en sådan tidpunkt låter sig emellertid inte göra.

Det förtjänar slutligen att framhållas att arbetstidsförkortningar för ombordanställda ned till en nivå av 40 timmar i veckan redan har genomförts inom några sjöfartsnationer och är att vänta inom andra.

De motiv som under årens lopp har anförts för reformer på arbetstidslagstiftningens område kan i stort sett delas in i de tre huvudgrupperna sociala, politiska och ekonomiska motiv.

De sociala motiven eller skyddsmotiven går ut på att arbetstagaren genom begränsning av arbetstiden skall skyddas från överansträngning, sjukdomar och olycksfall.

Till ekonomiska motiv eller välfärdsmotiv kan hänföras det val som arbetstagaren har att träffa mellan fritid och andra faktorer som ingår i levnadsstandarden, t. ex. ökad konsumtion. Hit kan också hänföras strävan att finna den arbetstid som medför den högsta produktionen per arbetad timme samt intresset av att fördela arbetstillfällena på så många som möjligt i syfte att hindra arbetslöshet.

De politiska motiven kan även betecknas som rättvisemotiv. De utgörs av strävanden att tillgodose rättvisa och utjämning mellan olika medborgargrupper inte endast då det gäller ekonomiska förmåner utan också i fråga om fritidens längd.

I sitt förslag om införande av 40-timmarsveckan uttalar arbetstidskommittén bl. a.

En förkortning av arbetstiden från 42 1/2 t/v till 40 t/v får enligt kommitténs bedömande liksom vid de båda senaste förkortningsreformerna grundas på individens val mellan olika sätt att tillgodogöra sig en möjlig förbättring av levnadsstandarden. Denna förbättring kan ske genom en ökning av realinkomsterna eller en ökning av fritiden. Väljer man det

sistnämnda får man avstå från en inkomstökning som eljest varit möjlig. Väljer man det förstnämnda får man oförändrad fritid men större realinkomst. — — —

En normal arbetstid av 40 t/v har sedan länge framstått som ett mål för strävandena på arbetstidens område. Detta gäller inte blott här i landet utan världen över. ILO har i sin rekommendation nr 116 ställt upp 40-timmarsveckan som ett socialt mål. Samtliga svenska ombud röstade vid rekommendationens behandling för dess antagande. Såväl dessförinnan som därefter har arbetstidsförkortning varit en aktuell programpunkt i flera länder. Under 1960-talet har också reformer genomförts på flera håll. Ytterligare reformer är under förberedelse. — — — Att den 1966 genomförda förkortningen till 42 1/2 t/v endast betraktats som en etapp på vägen mot 40-timmarsveckan är uppenbart. — — —

Med hänsyn till produktionens krav på rationell organisation, för vilken arbetstidens längd och förläggning är en väsentlig faktor, kan det såsom framhållits vid tidigare arbetstidsreformer inte överlätas åt de enskilda arbetstagarna att var för sig träffa sitt val mellan lön och fritid. Produktionen kräver självfallet en viss enhetlighet på arbetstidens område. Denna enhetlighet kan åstadkommas genom avtal eller genom lagstiftning. I det ena fallet träffar den fackliga organisationen och i det andra fallet lagstiftaren på arbetstagarens vägnar valet mellan fritid och annan konsumtion.

I propositionen med förslag till gällande sjöarbetstidslag uttalade föredragande departementschefen (prop. 1959:120 s. 69) att endast mycket starka skäl borde kunna hindra att de ombordanställda fick motsvarande arbetstidsförkortning som de landanställda hade erhållit genom beslutet om 45-timmarsvecka. Han framhöll att redan rättviseskälen gjorde det nödvändigt att i möjlig mån jämställa arbetstiden till sjöss med arbetstiden i övrigt och att de ombordanställda självfallet hade rättmätiga anspråk på att få del av den allmänna standardförbättringen på samma sätt som övriga arbetstagare. Svårigheterna med arbetskraftsförsörjningen inom handelsflottan utgjorde vidare enligt hans mening ett mycket starkt skäl för en arbetstidsreform som motsvarade vad som beslutats för landanställda. Utredningen anser att departementschefens principiella synpunkter på arbetstidsförkortning för sjömän alltså är bärande.

Arbetstidskommittén har i sitt betänkande anfört att en allmän arbetstidsförkortning för landanställda inte numera torde kunna grundas på hälsoskäl utan motiveras av de övriga faktorer som kommittén har redovisat. Utredningen har vid sina överväganden funnit anledning anta att de sociala skyddssynpunkterna för de ombordanställdas del alltså har betydelse.

När den redan beslutade förkortningen av den ordinarie veckoarbetstiden till 42 1/2 timmar år 1969 blir helt genomförd i land, kommer veckoarbetstiden alltså att i verkligheten förbli 56 timmar för vaktindelade sjömän. Även ekonomipersonalen kommer att ha längre ordinarie arbetstid än landanställda. För denna längre arbetstid kompenseras dessa grupper av sjömän

genom vederlag, som i första hand skall utgå i form av fritid. Detta innebär att deras årsarbetstid i princip kommer att ligga på samma nivå som för landanställda. Av lättförståeliga skäl tar många ombordanställda ut sin intjänade vederlagstid först i samband med sin semester så att de får en lång sammanhängande ledighet. Detta är ofta nödvändigt på fartyg som går långt ifrån Sverige och sällan eller aldrig anlöper svensk hamn. Vederlaget kommer därför ofta att tas ut med långa intervaller och under mellanliggande tid har sjömännen de nyss angivna långa arbetstiderna. Härtill kommer att sjöarbetstidslagen medger större övertidsuttag än arbetstidslagarna för landanställda, och de ombordanställdas faktiska övertidsuttag ligger också i genomsnitt betydligt högre än bland anställda i land.

Av företagna undersökningar och gjorda uttalanden om ohälsa och olycksfall bland ombordanställda framgår enligt utredningens mening att sjömännen har större frekvens av dödlighet och arbetsolycksfall, möjligen även sjukdomsfall, än landanställda. Huruvida dessa förhållanden beror på att sjömännens arbetstid är för lång torde vara svårt att påvisa. Det är många faktorer utom arbetstiden som kan spela in.

Utredningen anser sig dock av det genomgångna materialet kunna dra den slutsatsen att skyddsmotiven ännu inte har spelat ut sin roll som skäl för att arbetstiden sänks för sjömännen. Detta gäller i synnerhet för de grupper som har en ordinarie arbetstid över 45 timmar i veckan, nämligen vaktindelade sjömän, radiopersonal, ekonomipersonal och sjömän i lokalfart utom hamn.

Fråga om lagstiftning och formen av lagstiftning

Arbetstidskommittén har funnit att tiden ännu inte förefaller vara mogen för ett så radikalt steg som att slopa arbetstidslagstiftningen. I kommitténs direktiv uttalas också, att det alltjämt måste ses som en uppgift för lagstiftningen att ange de normer som enligt rådande allmänna uppfattning bör gälla i fråga om arbetstidens längd och att garantier för att en förändring i dessa normer snabbt och fullständigt skall slå igenom bäst skapas med hjälp av en lagreglering. I sistnämnda fråga har arbetstidskommittén uttalat att reformer på arbetstidens område kan få en betydligt snabbare och effektivare genomslagskraft om de stöds av ändringar i lag, bl. a. därför att det alltjämt finns oorganiserade arbetsgivare och arbetstagare, för vilka de på förhandlingsvägen åstadkomna arbetstidsreglerna inte blir formellt tillämpliga.

Sjöarbetstidsutredningen har i dessa frågor inte någon annan uppfattning än arbetstidskommittén. Vad denna anförts till stöd för behovet av fortsatt lagstiftning för landanställda gäller i huvudsak även för de ombordanställda. Visserligen kan sägas att kollektivavtalens normativa styrka är större för sjömännens del än för de landanställda, eftersom den fackliga anslutningen inom sjöfarten är större än i land, och att därför behovet av lagstiftning en-

bart från denna synpunkt är något mindre framträdande än för landanställda. Men å andra sidan talar flera omständigheter för att behovet av lagstiftning för de ombordanställdas del är större än för landanställda. Sålunda skiljer sig arbetsförhållandena till sjöss från förhållandena i land genom de speciella omständigheter under vilka arbetet utförs, genom sjömännens begränsade rörelsefrihet under fritiden ombord o. d. Härtill kommer att såsom tidigare anförts skyddssynpunkter gör sig gällande med större tyngd i fråga om sjömännens arbetstider än de landanställdas. Så länge arbetstidslagstiftning finns kvar för arbetstagare i land kan det för övrigt knappast komma i fråga att avstå från att reglera de ombordanställdas arbetstid genom lagstiftning.

Vad som möjligen kan diskuteras är om det alltså behövs en särskild sjöarbetstidslag vid sidan av en allmän arbetstidslag. Även om utgångspunkten bör vara att veckoarbetstidens längd i princip skall vara densamma vare sig arbete utförs i land eller till sjöss är, såsom nyss har antytts, arbetet till sjöss emellertid, med hänsyn till de förhållanden under vilka det utövas, så artskilt från arbete i land att särskilda bestämmelser fordras. Såsom antytts i utredningens direktiv kan det sålunda knappast komma i fråga att vi i vårt land, med den internationella anknytning som sjöfarten har, genomför en arbetstidslagstiftning till sjöss, som inte tar hänsyn till nu gällande vaktssystem. En tämligen stark differentiering av arbetstidens längd kan därför inte undvikas. Även i andra frågor, såsom dygnsarbetstidens längd m. m., fordras enligt utredningens mening specialreglering. På grund härav har det förefallit utredningen riktigast att behålla en särskild sjöarbetstidslag. Alternativet att komplettera allmänna arbetstidslagen med den specialreglering, som fordras för sjöfartens del, har utredningen efter samråd med arbetstidskommittén funnit opraktiskt och tyngande.

Huvudlinjerna i förslaget

Utredningens direktiv tar sikte på att sjömännen bör få motsvarande arbetstidsförkortning som landanställda. Härvid bör man enligt direktiven följa de riktlinjer, som drogs upp vid den senaste sjöarbetstidsreformen, och sålunda bl. a. söka behålla nuvarande vaktssystem men fördjupa vederlags-tiden. Utredningen har därför, sedan arbetstidskommittén bestämt sig för att i allmänna arbetstidslagen skriva in principen om 40-timmarsveckan, sökt att i sitt förslag till ny sjöarbetstidslag föra in samma princip med beaktande av att gällande vaktssystem inte rubbas.

Gällande vaktssystem kräver att den nuvarande ordinarie arbetstidens längd behålls för all vaktindelad personal. Arbetstidsförkortningen får alltså komma denna personal till del genom ökat vederlag. Vederlaget fördjupas så att det utgår för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 40 timmar i veckan (80 timmar under en period av två veckor för tvåvaktindelade

sjömän). I fråga om dagmän och sjömän som är sysselsatta i lokalfart inom hamn har däremot arbetstidsförkortningen kunnat komma till direkt uttryck genom minskning av den ordinarie arbetstiden. Detsamma gäller vid långa hamnuppehåll.

Utredningen är medveten om att fördjupningen av vederlaget ur skyddssynpunkt inte kan helt jämföras med en direkt förkortning av den ordinarie arbetstiden. Skillnaden framträder främst i de fall då vederlaget tas ut i kontanter, utan att sjömännen använder beloppet till motsvarande förlängning av sin fritid i land. Utredningen har behållit nuvarande konstruktion i lagen, som förutsätter att vederlag i första hand skall utgå i form av fritid i hamn, och det får ankomma på arbetsmarknadens parter att tillse att så blir fallet i tillfredsställande utsträckning.

Det hade i och för sig varit tillräckligt för att lösa den arbetsuppgift som enligt direktiven har förelagts utredningen, om utredningen hade stannat för att föreslå de lagändringar som enligt vad som nyss har anförts direkt hänger samman med inskrivandet av principen om 40-timmarsveckan. Utredningen har emellertid inte velat stanna vid detta. Motsvarande utredningsuppdrag för landanställda gällde en allmän översyn av arbetstidslagstiftningen, vilket var naturligt med hänsyn till att denna i sina huvuddrag är nära 50 år gammal. I jämförelse härmed är 1959 års sjöarbetstidslag visserligen av färskt datum, men den är enligt utredningens mening behäftad med så många svagheter att en allmän översyn även av den lagen är befogad. Under utredningsarbetets gång har också framförts önskemål från de ombordanställdas organisationer om ändringar av så gott som alla paragrafer i lagen. Utredningen har ansett sig inte kunna avvisa dessa önskemål.

Vid utredningens allmänna översyn av sjöarbetstidslagen har den vägledande principen varit att, i enlighet med de principer efter vilka arbetstidskommittén arbetat, i så hög grad som möjligt söka förenkla och systematisera lagstiftningen om sjöarbetstid. Trots denna utgångspunkt har utredningen, som har arbetat med målet att söka uppnå ett förslag som alla utredningens experter i huvudsak kunde ansluta sig till, på grund av vad nyss anförts om behovet av specialreglering funnit det möjligt att endast i vissa punkter anpassa lagen till förslaget om allmän arbetstidslag. Anpassningen består främst i att utredningen sökt utmönstra så många som möjligt av de detaljföreskrifter, som nu belastar lagen och som enligt utredningens uppfattning bättre hör hemma i kollektivavtalen eller i administrativa föreskrifter. Utredningen har därvid utgått från att vårt land inte längre kan anses bundet av att Sverige ratificerat ILO-konventionen nr 109 angående bl. a. sjöarbetstid, vilken innehåller tvingande regler i dessa avseenden.

Enligt utredningens uppfattning bör sjöarbetstidslagen i olikhet med arbetstidskommitténs förslag till allmän arbetstidslag alltjämt innehålla föreskrifter som begränsar arbetstiden per dygn.

Utredningen har vidare såsom närmare framgår av motiveringen till 11 §

funnit att vissa ytterligare begränsningar behövs i fråga om övertidsarbete, att lagen bör innehålla föreskrifter om erforderlig vilotid, att lagens bestämmelser om lokalfart bör ges delvis annan konstruktion, att lagen ej längre bör innehålla särskilda regler för s. k. säkerhetstjänst, att lagens straffbestämmelser bör moderniseras och att en viss utökning av lagens tillämpningsområde bör ske samtidigt som en viss utvidgning av lagens dispositivitet föreslås. Slutligen har utredningen strävat efter att ge lagen en enklare, mera lättbegriplig och modern utformning.

Remissyttranden

Allmänna gruppen och *sågverksförbundet* anser att lagstiftning om arbetstiden inte är nödvändig.

TCO instämmer i utredningens uppfattning att arbetstidslagstiftningen ännu inte kan upphävas.

Fartygsbefälsföreningen anser att de säregna arbetsförhållanden som råder till sjöss motiverar att arbetstiden på fartyg som hittills regleras i en särskild lag. Även *arbetsmarknadsstyrelsen*, *sjöfartsstyrelsen* och *rederiföreningen* anser att en särskild arbetstidslag bör finnas för sjömän.

Sjöfolksförbundet och *LO* ansluter sig helt till utredningens förslag. *Rikspolisstyrelsen* och *stewardsföreningen* lämnar förslaget utan erinran. *Redareföreningen* har erinringar endast mot detaljer i förslaget. *Fartygsbefälsföreningen* delar helt den principiella inställning på vilken utredningen grundat sitt förslag. Föreningen finner förslaget väl avvägt. Även *TCO* tillstyrker förslaget i princip.

Arbeterskyddsstyrelsen anser att utredningens förslag på flera punkter innebär förbättringar för de anställda med avseende på arbetstidens och vilotidens förläggning, vilket styrelsen har anledning att hälsa med tillfredsställelse.

Socialstyrelsen finner att utredningen sökt eliminera en del olägenheter för vissa anställda genom att bl. a. föreslå en minskning av antalet tillåtna övertidstimmar per vecka och genom att rekommendera tillräckliga viloperioder per dygn för de vaktanställda. Styrelsen har intet att erinra mot förslaget ur medicinsk synpunkt.

Arbetsmarknadsstyrelsen anser att frågan om en ytterligare arbetstidsförkortning väsentligen får bedömas från andra utgångspunkter än hänsyn till de direkta återverkningarna på arbetsmarknaden. Det är ändå angeläget, att reformen genomförs på sådant sätt att eventuella negativa effekter på samhällsekonomin blir så små som möjligt. Lagstiftningen bör utformas så, att den inte stimulerar till onödig koncentration av arbetstiden. Styrelsen noterar att utredningen räknar med att arbetstidsförkortningen kommer att tas ut i form av vederlag även för icke vaktindelas personal och att reformen därför inte medför någon personalökning. *Generaltullsty-*

relsen antar däremot att arbetstidsförkortningen medför behov av personaltillskott. *Fiskeristyrelsen* framhåller att arbetstidsförkortningen för med sig höjda krav på verksamhetsplaneringens rationalitet. Mindre väsentliga uppgifter måste tonas bort eller helt utgå ur de statliga fiskeriundersökningsfartygens program. *Vägverket* finner det svårt att förutse de ekonomiska konsekvenserna av en minskning av arbetstiden. Genom fortgående rationaliseringsåtgärder innefattande bl. a. övergång till större färjor på vissa färjleder torde dock de av arbetstidsförkortningen föranledda problemen kunna bemästras.

Arbetsmarknadsstyrelsen finner det angeläget att arbetstidsförhållandena för de ombordanställda så nära som möjligt ansluter till vad som gäller för arbetsmarknaden i övrigt. Liknande uttalanden görs av *arbetarskyddsstyrelsen*, *sjöfartsstyrelsen* och *TCO*.

Sjöfartsstyrelsen erinrar om att utredningen utformat sitt lagförslag så, att de inom sjöfarten allmänt tillämpade v a k t s y s t e m e n alltjämt kan uppehållas. Detta vaktssystem är ej direkt reglerat vare sig i gällande lag eller enligt förslaget men följer av bestämningen av den ordinarie arbetstiden för vaktindelad sjöman. Huvudregeln är att trevaktssystem skall tillämpas, men undantag görs för bl. a. fartyg i närfart under 500 brt, på vilka tvåvaktssystem i allmänhet får tillämpas. I och för sig är en ordinarie arbetstid av 24 timmar under två dygn, vilket är den arbetstid som erfordras för tvåvaktssystem, synnerligen pressande och borde principiellt begränsas. I likhet med utredningen anser dock styrelsen förutsättningar i allmänhet inte föreligga för en sådan begränsning. Under de senaste decennierna har antalet fartyg i de lägsta dräktighetsklasserna minskat kraftigt. Skulle trevaktssystem införas på återstoden av dessa fartyg, torde de snabbt helt försvinna ur den svenska handelsflottan, vilket vore olyckligt icke minst ur beredskapssynpunkt. Att tvåvaktssystem normalt får tillämpas på dessa smärre fartyg kan även vara försvarligt med hänsyn till att de i regel har täta och relativt långa hamnuppehåll med därav följande förkortad arbetstid för de ombordanställda. Utredningen har som gräns mellan två- och trevaktsfartyg som huvudregel bibehållit den nuvarande gränsen 500 brt. Denna gräns är enligt styrelsens mening icke lämplig. Gränsdragningen har lett till att praktiskt taget all nyanskaffning av tvåvaktsfartyg kommit att avse fartyg strax under 500 brt. För att få fartygen ekonomiskt bärkraftiga har lastdrygheten ökat kraftigt, vilket i olika avseenden skett på bekostnad av fartygens ändamålsenlighet. Samtidigt har antalet fartyg i storleksklasserna närmast över 500 brt reducerats mycket starkt. Styrelsen är emellertid medveten om svårigheterna att finna andra lämpliga grunder för gränsdragningen mellan tre- och tvåvaktsfartyg än fartygets bruttodräktighet. Frågan om nya skeppsmåtningsregler är f. n. föremål för övervägande inom den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). Reglerna om gränsdragningen mellan tre- och tvåvaktsfartyg är såväl enligt gällande lag

som enligt utredningens förslag dispositiva. Parterna på området har redan utnyttjat denna möjlighet till särreglering i kollektivavtal och ytterligare sådana avtalsregleringar borde vara möjliga. Med hänsyn härtill anser sig styrelsen böra godta utredningens förslag i denna del som en provisorisk reglering i avbidan på att klarhet vinnas om nya internationella principer för beräkning av ett fartygs storlek i olika sammanhang.

Rederiföreningen framhåller att tvåvaktindelningen på fartyg under 500 brt är nödvändig för att fartygen skall kunna hållas i gång. I dessa mindre fartyg finns inte utrymme för så stor besättning, att vakthållningen alltid kan delas in i tre vakter per dygn. I vissa av fartygen försöker man i största möjliga utsträckning tillämpa trevaktsystem, då autopilot kan användas. Att under alla förhållanden tillämpa trevaktindelning är dock omöjligt utan en väsentlig bemanningsökning. På de allra minsta enheterna, vilka för övrigt är på snabb avskrivning, är annat än tvåvaktindelning uteslutet. För det första är lönsamheten för hela det mindre tonnaget sådan att det inte finns utrymme för ytterligare ekonomiska belastningar, för det andra har dessa fartyg mycket begränsade möjligheter att skaffa besättning till en trevaktindelning och för det tredje finns det inga möjligheter att förlägga större besättningar än dem som används i fartygen. I våra grannländer tillämpas väsentligt liberalare arbetstidsregler till sjöss än i vårt land. I både Norge, Danmark och Holland kan fartyg under 500 brt användas i vidsträcktare fart än nordsjöfart med tillämpning av tvåvaktsystem. I Norge kan t. ex. denna fartygsstorlek användas med tvåvaktindelning i europeisk fart, dvs. även i fart på Medelhavet och innanföriggande farvatten, Madeira, Kanarieöarna och Afrikas västkust nord om 30 grader. För andra farter kan dispens lämnas. I Danmark regleras arbetstiden på fartygen endast genom kollektivavtal, men ännu finns inga kollektivavtal för fartyg under 500 brt. Fartyg under 500 brt används därför alltid i oceanfart med tillämpning av tvåvaktsystem. I Holland är förhållandena i stort sett jämförbara med Danmark. Tyska fartyg kan med tillämpning av tvåvaktindelning trafikera europeiska hamnar med undantag av hamnar vid Medelhavet. Om vårt land går från tvåvaktsystemet kan man befara en ökad flykt av mindre tonnage till en del av de här nämnda ländernas flaggor. Även om arbetstiden till sjöss är indelad i tvåvaktsystem med en arbetstid av 24 timmar två dygn i följd, vanligtvis 4, 5 och 6 timmars vakter och därför 10 timmars tjänstgöring under ett dygn och 14 timmar ett dygn, har inte arbetet ansetts vara pressande eller vara orsak till överansträngning i de mindre fartygen. Vanligtvis har fartygen på grund av särskilda certepartibestämmelser jämförelsevis långa hamnuppehåll, och de flesta resorna företas på korta distanser. Även av denna anledning är den föreslagna arbetstidsfördelningen försvarbar.

Maskinbefälsförbundet har under utredningsarbetet hävdad, att tvåvaktsystemet helt skall slopas. Om detta inte är möjligt, är det synnerligen angeläget, att kretsen av fartyg med tvåvaktindelad personal inte vidgas.

Departementschefen

Arbetsmarknadens parter är eniga om att den ordinarie arbetstiden i gör-ligaste mån bör minskas ytterligare till 40 timmar i veckan. Jag hälsar med tillfredsställelse, att utvecklingen inom näringslivet nått så långt, att arbetstagare kan beredas mera fritid. Från samhällets synpunkt i övrigt finns inga vägande skäl mot en sådan arbetstidsminskning. En arbetstid om 40 timmar i veckan har länge framstått som ett eftersträvanvärt mål. Minskingen från 45 till 42 1/2 timmar i veckan, som nu har genomförts i etapper, får ses som ett steg på vägen mot en arbetsvecka på 40 timmar. Chefen för socialdepartementet föreslår också, att arbetstiden för de landanställda skall minskas till 40 timmar i veckan.

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

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

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

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

Vid anmälan av förslaget till allmän arbetstidslag anförde chefen för socialdepartementet bl. a. att det alltjämt måste framstå som en uppgift

för lagstiftningen att ange de normer som enligt rådande uppfattning bör gälla i fråga om arbetstidens längd. Garantier för att en ändring i dessa normer snabbt och fullständigt slår igenom skapas bäst med hjälp av en lagreglering. Uppfattningen att det bör ankomma på statsmakterna att ange ett mått för arbetstiden, som i princip inte får överskridas, har uppenbarligen mycket stark förankring i den yrkesverksamma befolkningens medvetande. Den trygghet för arbetstagarna som ligger i att alltid ytterst ha ett lagstöd på arbetstidsområdet att falla tillbaka på tillmäts stor betydelse. Lagstiftning om arbetstidens begränsning bör således, framhöll chefen för socialdepartementet, alltså finnas i vårt land. Dess grundläggande uppgift blir att ange vilka normer som bör gälla i fråga om den tid under vilken arbetstagare får användas till arbete. Sådana normer blir av värde inte minst som underlag för arbetsmarknadsparternas diskussioner om de mångskiftande arbetstidsproblem som kan uppstå ute i arbetslivet.

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

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

Dygnsbegränsning

Utredningen

En väsentlig nyhet i arbetstidskommitténs förslag till allmän arbetstidslag är att den ordinarie arbetstiden ej längre begränsas per dygn utan endast per vecka eller i vissa fall fyraveckorsperiod.

Arbetstidskommittén har motiverat förslaget att slopa dygnsbegränsningen med att den allmänna arbetstidslagen i princip skall gälla all verksamhet och vara uppbyggd på enhetliga regler. Detta kan enligt kommittén inte åstadkommas, om lagstiftningen alltså skall maximera arbetstiden per

dygn. Kommittén framhåller att dygnsbegränsningens slopande inte kan befaras leda till en oskäligen koncentration av arbetstiden med hänsyn till innehållet i arbetarskyddslagen och etablerade arbetstidsförhållanden på arbetsmarknaden.

Sjöarbetstidsutredningens experter har framfört olika meningar om behovet av att behålla regler om dygnsmaximum i sjöarbetstidslagen. Utredningen har emellertid ansett det inte vara lämpligt att för sjömännens del avstå från bestämmelser i sjöarbetstidslagen om den ordinarie arbetstidens begränsning per dygn.

Flera skäl har medverkat till att utredningen kommit till denna uppfattning. De viktigaste skälen är att skyddssynpunkterna alltfjänt har betydelse i fråga om arbete till sjöss på grund av de speciella förhållanden, under vilka sådant arbete utförs, och att den ordinarie arbetstiden för vaktindepå sjömän till följd av gängse vaktssystem per vecka blir avsevärt längre än för landanställda. Om dygnsbegränsningen slopas, föreligger viss risk för att veckoarbetstiden kan komma att koncentreras till vissa dygn av veckan, och en sådan koncentration av arbetstiden kan — i vart fall om den tillämpas under längre tid — även innebära nackdelar ur sjösäkerhetssynpunkt. Härtill kommer att de ombordanställda, om fråga uppkommer om sådan koncentration av arbetstiden, ofta inte har samma möjlighet som landanställda att snabbt få kontakt med sin fackliga organisation. Slutligen har de ombordanställda inte något stöd av arbetarskyddslagen, eftersom denna inte gäller för skeppstjänst.

Arbetstidskommittén har som skäl för att till lands slopa reglerna om dygnsbegränsning i huvudsak anfört, att lagen därigenom kan bli tillämplig på de mycket stora arbetstagargrupper som nu står utanför arbetstidslagstiftningen. I fråga om arbete till sjöss förhåller det sig visserligen så att sjöarbetstidslagens tillämpningsområde föreslås bli utökat, men detta kommer att gälla ett ganska litet antal ombordanställda, främst sådana som tjänstgör på statliga fartyg och småfartyg. Gällande sjöarbetstidslag omfattar nämligen redan så gott som alla ombordanställda. Dygnsarbetstiden för de flesta av de sjömän som ytterligare skulle föras in under lagen ligger redan inom ramen för vad gällande lag medger. Att sjöarbetstidslagen får ökat tillämpningsområde utgör alltså inte i och för sig något motiv för att slopa dygnsbegränsningen i lagen.

Som motiv för att slopa dygnsbegränsningen har vissa av utredningens experter anfört, att på grund av rådande produktions- och arbetsbetingelser en rationell drift inte alltid kan förenas med ett helt regelbundet arbetstidsuttag. Även för områden, där en regelbundenhet i och för sig är möjlig, kan det vara en fördel att variera arbetstidsuttaget med hänsyn till arbetsbelastning, väderleks- och ljusförhållanden m. m. Den växande kapitalinsatsen per anställd gör det önskvärt att möta den kortare arbetstiden med ett intensivt utnyttjande av de stora investeringarna i maskiner o. d. Detta gäller

självfallet även till sjöss. Ett fartyg representerar en betydande kapitalinvestering och under den relativt korta tid, som ett fartyg numera anses böra behållas under svensk flagg, måste det därför utnyttjas allt mera intensivt, framför allt genom att liggetiden i hamn förkortas. En sådan utveckling är kännetecknande för vår sjöfart, nu mera än någonsin. Den hårda internationella konkurrensen gör denna utveckling nödvändig för vårt lands sjöfart. Det finns därför enligt dessa experters mening skäl att sjöarbetstidslagen i likhet med den föreslagna allmänna arbetstidslagen inte innehåller regler om dygnsmaximum eller i varje fall att en viss ökning av den ordinarie arbetstiden per dygn skrivs in i lagen i samband med att principen om 40-timmarsveckan lagfästs.

Utredningen har funnit att den flexibilitet, som kan vara önskvärd av de skäl som anges i det föregående, i huvudsak får anses tillgodosedd genom det gängse vaktssystemet som medger att ett fartyg under normala förhållanden kan hållas i gång dygnet runt.

I vissa slag av sjöfart räcker emellertid den flexibilitet inte till som gängse vaktssystem erbjuder. För sådana fall finns möjligheter att genom avtal göra avsteg från lagens regler om ordinarie arbetstid. Inom specialavtalens tillämpningsområde förekommer också redan ett flexibelt arbetstidsuttag genom att parterna har använt sin rätt att avtalsvägen besluta om avsteg från sjöarbetstidslagen. Dessa avtal medger sålunda regelmässigt en längre ordinarie arbetstid per dygn än den legala.

När det gäller lokalfart utom hamn medger förslaget (9 §) rätt att ta ut 10 timmar ordinarie arbetstid om dygnet. Ett högre maximum är enligt utredningens uppfattning inte att rekommendera och torde normalt inte erfordras för att tillgodose behovet av flexibilitet. Om man likväl på grund av turlistor eller andra speciella skäl någon gång skulle behöva ta ut ytterligare arbetstid, finns möjligheten även i denna fart att träffa kollektivavtal där-om.

I lokalfart inom hamn är den ordinarie arbetstiden enligt gällande lag helt anpassad efter allmänna arbetstidslagen. Det hade därför kunnat förefalla naturligt om lagförslaget åtminstone för denna fart (8 §) hade följt arbetstidskommitténs förslag att slopa dygnsbegränsningen. Utredningen har emellertid inte funnit detta lämpligt utan föreslår att dygnsbegränsningen behålls även i lokalfart inom hamn. Anledningen härtill är främst arbetsförhållandena inom bogserbåtstrafiken. Denna kan sägas innefatta en serviceverksamhet åt storsjöfarten. Bogserbåtar anlitas av detta skäl på alla tider av dygnet, ibland med kort varsel. Personalens arbetstider varierar därför i stor utsträckning. Om dygnsbegränsningen tas bort, finns det således viss risk för att sjömannens arbetstid koncentreras till ett fåtal dygn med åtföljande långa dygnsarbetstider. Utredningen anser därför att en begränsning av den ordinarie arbetstiden per dygn bör behållas för bogserbåtstrafiken.

I fråga om sådan hamnfart, som bedrivs i nära anslutning till industrier och andra företag i land, kunde man visserligen tänka sig att slopa dygnsbegränsningen. Utredningen anser emellertid att det då skulle kunna uppstå gränsdragningsproblem och att det förefaller naturligast att behålla enhetliga regler för all hamnfart och därför — med tanke på bogserbåtstrafiken — behålla en lagreglering av den ordinarie arbetstiden per dygn.

Remissyttranden

Maskinbefälsförbundet och *TCO* anser att bestämmelser om dygnsmaximum är oundgängligen nödvändiga. Utan dygnsbegränsning skulle dagmän och i vissa fall även personal som utför jourtjänst på s. k. automatiserade fartyg kunna utnyttjas i orimligt stor omfattning då fartyg ligger i hamn för att sedan bli lediga då fartyget befinner sig till sjöss. Vid ankomsten till nästa hamn skulle det då på nytt vara möjligt att under några dygn ta ut 40—45 ordinarie arbetstimmar. *TCO* har uttalat sig för bestämmelser om dygnsmaximum även i den allmänna arbetstidslagen. *Arbetsmarknadsstyrelsen* delar utredningens synpunkter på dygnsbegränsning.

Kommunförbundet ifrågasätter om inte dygnsbegränsningen bör slopas för fartyg i lokalfart särskilt som lagen avses bli tillämplig även på ytterligare ett antal småfartyg som ofta är beroende av arbetsförhållandena i land. För anställda i lokalfart synes inte sådana särskilda förhållanden gälla som i övrigt motiverar att de ombordanställda inte bör omfattas av den allmänna arbetstidslagen. I varje fall bedrivs arbetet på fartyg i ren hamndrift regelmässigt i anslutning till verksamhet i land, varför arbetstidsförhållandena bör vara likartade. Enligt gällande lag är också den ordinarie arbetstiden i lokalfart helt anpassad efter arbetstidslagen. Anställda på fartyg i lokalfart skulle därför i framtiden i och för sig kunna omfattas av allmänna arbetstidslagen. Om så icke anses lämpligt bör dock den nära anknytningen till allmänna arbetstidslagen behållas, inte bara i fråga om arbetstidsförkortningen. Det är ofta tillfälligheter som avgör om en arbetstagare på de små båtarna under längre eller kortare perioder arbetar ombord eller i land.

Redareföreningen instämmer i vad vissa experter i utredningen anfört som motiv för att slopa dygnsbegränsningen. Förslaget till ny allmän arbetstidslag innehåller inte några föreskrifter om dygnsbegränsning. Ett bibehållande av dygnsbegränsningen kommer att verka hämmande på rationaliseringssträvandena inom sjöfarten. Rationalisering blir allt nödvändigare med hänsyn till kostnadsläget och konkurrensen från utlandet.

Även *allmänna gruppen* hänvisar till de nämnda expertuttalandena. Gruppen finner att bärande skäl inte har anförts för att en dygnsbegränsning alltjämt skall behållas inom sjöfarten. I synnerhet gäller detta lokalfart inom hamn. För bogserbåtstrafiken är arbetets natur sådan att flexibilitet måste finnas, för att storsjöfartens krav på service skall kunna tillgodoses.

Detta har även betydelse för de anställda inom storsjöfarten. *Sågverksförbundet* instämmer i allmänna gruppens synpunkter.

Departementschefen

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

Detaljreglernas slopande

Utredningen

Såsom tidigare anförts har utredningen sökt befria sjöarbetstidslagstiftningen från åtskilliga föreskrifter i detaljfrågor, som enligt utredningens mening inte bör regleras i lag utan bättre kan lösas genom kollektivavtal. Utredningen föreslår därför att från lagen utmönstras bestämmelserna om den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet, särreglerna om ordinarie arbetstid på lör-, sön- och helgdagar samt reglerna om övertidsersättning.

Med hänsyn till den normativa styrka som dessa detaljföreskrifter hittills haft har utredningen inte velat föreslå att de slopas, innan bestämmelser av motsvarande slag har införts i kollektivavtalen. Efter förhandlingar år 1968 har arbetsmarknadens parter enats om att sådana bestämmelser skall tas in i huvudavtalen mellan redareföreningen och de ombordanställdas organisationer innan den föreslagna lagen genomförs. Man bör kunna räkna med att motsvarande regler kommer att flyta in även i andra huvudavtal och i specialavtalen. Förslaget i denna del vilar vidare på förutsättningen att vårt land inte längre kan anses bundet av ratificeringen av konventionen på området, vilken fordrar detaljbestämmelser i dessa ämnen.

Skälen för att slopa lagreglerna om ersättning för övertidsarbete har tagits in i motiven till 11 §.

Utredningen använder termen *spridningsregler* för att beteckna regler om den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet. För anställda i land finns inga bestämmelser av denna typ, däremot en generell be-

stämmelse i arbetarskyddslagen om att arbete i regel inte får förekomma kl. 24—5.

Spridningsreglerna i sjöarbetstidslagen anger främst inom vilka klockslag under dygnet den ordinarie arbetstiden måste förläggas. För ekonomipersonalen finns dessutom spridningsregler, enligt vilka den ordinarie arbetstiden måste förläggas under loppet av visst antal timmar i följd eller i ett fall före angivet klockslag. Skeppstjänst, som utförs utanför lagens spridningsregler, blir övertidsarbete även om dygnets ordinarie arbetstid inte fullgörs.

Alla svenska sjöarbetstidslagar har innehållit spridningsregler och sådana återfinns också i kollektivavtalen för de ombordanställda.

Gällande lag ändrade inte omfattningen av spridningsreglerna, som nu återfinns i 7 § första stycket, 8 § tredje stycket och 10 §. Reglerna, som är desamma för fjärr- och närtrafik, innebär att den ordinarie arbetstiden under hamnuppehåll måste förläggas mellan kl. 6 och 18. Samma begränsning gäller för dagmans arbetstid till sjöss. För ekonomipersonalens ordinarie arbetstid gäller ett flertal spridningsregler. Personalens arbetstid skall sålunda på passagerarfartyg förläggas under loppet av 14 timmar i följd. Under hamnuppehåll när inga passagerare är ombord får arbetet dock inte spridas över mer än 12 timmar och det skall vara avslutat före kl. 19. På lasifartyg skall ekonomipersonalens arbetstid börja tidigast kl. 6 och sluta senast kl. 19 på sjö-, avgångs- eller ankomstdygn. Under hamnuppehåll skall arbetet sluta senast kl. 18 eller på lör-, sön- eller helgdag kl. 15.

Spridningsregler har i alla sjöarbetstidslagar försetts med undantag av typen »såvida ej annat överenskommits» och vid hamnuppehåll »eller är i vederbörande hamn brukligt». I lokalfart gäller inga spridningsregler.

När den första sjöarbetstidslagen infördes, utgick man från principen att lagen skulle innehålla spridningsregler i den mån sådan begränsning kunde genomföras. Lagen torde fortfarande — fränsett lokalfart — vila på samma princip. Men förutsättningarna har ändrats. Kollektivavtalen har sålunda under årens lopp tillförts spridningsregler som inte bara kompletterar lagens spridningsregler utan i vissa fall är förmånligare än dessa för de ombordanställda.

Eftersom utvecklingen således visat att arbetsmarknadens parter själva kunnat enas om erforderliga spridningsregler, finns det enligt utredningens mening inte längre något behov av att belasta lagen med detaljföreskrifter på området. Utredningen föreslår därför att spridningsreglerna i sjöarbetstidslagen utgår.

För landanställda finns inga särbestämmelser i arbetstidslagarna om sön- och helgdagsarbete. Arbetarskyddslagen föreskriver emellertid som huvudregel veckovila med minst 24 timmars sammanhängande ledighet, som om möjligt skall förläggas till söndag (21 §).

Gällande sjöarbetstidslag innehåller liksom sina föregångare särregler om ordinarie arbetstid på helgdag, varmed enligt lagens definition även förstås söndag. Reglerna innebär att skeppstjänst på ordinarie arbetstid under helgdag i vissa fall begränsas snävare än på vardagar i två hänseenden, till tiden och till arten.

Tidsbegränsningen i nuvarande lag består i att, under uppehåll i hamn, ordinarie arbetstid inte får åläggas någon annan besättningskategori än sådan ekonomipersonal som tjänstgör i annan fart än lokalfart utom hamn (7 § andra stycket, 9 § och 13 § 2 mom. andra stycket). För ekonomipersonalens del är tidsbegränsningen under helgdag på lastfartyg i hamn 5 timmar. När passagerarfartyg ligger i hamn utan passagerare ombord, får köks- och uppassarpersonalen åläggas högst 5 timmars ordinarie arbetstid under det att övrig ekonomipersonal är helt befriad från skeppstjänst på sådan tid (10 §).

I 6 § gällande sjöarbetstidslag återfinns en detaljerad uppräknning av de former av skeppstjänst som får åläggas såsom ordinarie arbete på helgdag. Reglerna gäller på sjö-, avgångs- och ankomstdygn och avser alla sjömän utom ekonomipersonalen. I fråga om dagmännen gäller bestämmelserna dock bara på avgångs- och ankomstdygn, medan dagmännen till sjöss får utföra rutinemässiga åligganden som inte tål uppskov och dessutom 1 timmes annat arbete (8 § andra stycket). Vidare föreskrivs att ekonomipersonalen på lastfartyg i hamn får sysselsättas endast med förplägning, övrig nödig uppassning och lättare rengöring (10 §). De återgivna reglerna är likalydande för fjärr- och närtrafik. För lokalfart innehåller lagen ingen artbegränsning.

De särskilda helgdagsreglerna i sjöarbetstidslagarna vilade på principen att under sådana dagar endast fick utföras arbete, som inte kunde tåla uppskov. Från denna utgångspunkt har byggts upp ett system av lagregler, vilka efterhand har blivit mer och mer detaljerade. Detta system har ytterligare utvecklats i kollektivavtalen som har för de anställda förmånligare helgdagsbestämmelser för både ordinarie arbete och vederlag än lagen erbjuder.

På helgdagsreglerna kan anläggas samma synpunkter som har anförts i fråga om spridningsbestämmelserna. Helgdagsreglerna i huvudavtalen med redareföreningen kommer enligt parternas överenskommelse att kompletteras med lagens helgdagsregler, och utredningen utgår från att samma tillägg kan göras i övriga avtal.

Utredningen finner av skäl som har anförts för att slopa spridningsreglerna att det ej heller finns anledning att behålla några helgdagsregler i sjöarbetstidslagen. Utredningen föreslår därför att dessa regler utgår.

Vad nu sagts har avsett sjöarbetstidslagens regler om skeppstjänst på sön- och helgdagar men kan tillämpas även på lagens bestämmelser i 10 §

om ordinarie arbetstid på l ö r d a g a r för ekonomipersonalen. Dessa regler bör alltså liksom helgdagsbestämmelserna kunna utgå ur lagen.

Remissyttranden

Sjöfartsstyrelsen, rederiföreningen och kommunförbundet ansluter sig helt till utredningens förslag att ur lagen rensa ut ett flertal detaljbestämmelser om den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet, särreglerna om ordinarie arbetstid på lör-, sön- och helgdagar och reglerna om övertidsersättning. *Redareföreningen* framhåller att utredningens förslag om att dessa detaljbestämmelser skall flyttas över från lagen till kollektivavtalen tillkommit i samförstånd med de avtalsslutande parterna. *Fartygsbefälsföreningen* har inte heller något att erinra mot förslaget.

Departementschefen

Som föreslagits av utredningen i samförstånd med parterna på arbetsmarknaden bör ett flertal detaljbestämmelser kunna mönstras ut från sjöarbetstidslagstiftningen för att regleras i avtal. Dessa bestämmelser gäller den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet, arbetstiden på lör-, sön- och helgdagar och övertidsersättningen.

ILO-konventioner

Utredningen

Alltsedan år 1938 har de svenska sjöarbetstidslagarna utformats så att de har överensstämt med de konventioner inom området som antagits av Internationella arbetsorganisationen (ILO). Organisationen har sedan år 1936 antagit fyra konventioner och två rekommendationer angående bl. a. arbetstid på fartyg, senast konventionen nr 109 angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg med rekommendationen nr 109 i samma ämnen, båda antagna i Genève år 1958. Ingen av konventionerna har trätt i kraft.

Sverige ratificerade den 15 oktober 1959 konventionen nr 109 under förbehåll att konventionen för Sveriges del skulle träda i kraft först när den hade trätt i kraft även för Nederländerna och Förbundsrepubliken Tyskland. Vid ratificeringen undantogs konventionens avdelning om lön, eftersom man annars skulle ha frångått den i vårt land allmänt godtagna principen om rätt för arbetsmarknadens parter att träffa överenskommelser om löneförhållanden utan påverkan från statsmakterna.

Konventionens text återfinns i prop. 1959: 120 s. 129. Konventionens huvudregler om arbetstid är följande.

I fjärrtrafik gäller för alla sjömän utom ekonomipersonal att den ordina-

rie arbetstiden inte får överstiga 8 timmar om dygnet. I hamn får dock på veckans vilodag endast utföras nödvändigt rutin- och sanitetsarbete i högst 2 timmar. Ytterligare arbetstid betraktas såsom övertid. För ordinarie arbetstid utöver 48 timmar i veckan skall utgå vederlag.

I närtrafik tillämpas för alla sjömän utom ekonomipersonal följande bestämmelser om ordinarie arbetstid. Till sjöss får arbetstiden inte överstiga 24 timmar för två dygn i följd. Under hamnuppehåll är arbetstiden 8 timmar per dygn utom på veckans vilodag, då endast nödvändigt rutin- och sanitetsarbete får utföras i högst 2 timmar. Arbetstid utöver dessa begränsningar anses såsom övertidsarbete. För arbetstid utöver 112 timmar under en tvåveckorsperiod skall, i den mån det inte är fråga om övertidsarbete, utgå vederlag. Bestämmelserna för närtrafik gäller, liksom konventionens övriga regler, inte på fartyg under 500 brt. Konventionens regler om ekonomipersonalens arbetstid överensstämmer i så gott som alla delar med 10 § sjöarbetstidslagen, som dock i vissa situationer gör dygnsarbetstiden 1 timme kortare än konventionen. För arbetstid utöver 112 timmar under två veckor i följd utgår vederlag.

Vederlag skall utgå i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt kollektivavtal. Konventionen begränsar inte övertidsarbetets omfattning men föreskriver att övertidsersättningen inte får understiga 125 % av grundlönen för timme räknat. Genom kollektivavtal kan beslutas att övertidsersättningen skall utgå i form av motsvarande ledighet.

Säkerhetstjänst skall varken räknas in i den ordinarie arbetstiden eller anses som övertidsarbete. Som säkerhetstjänst betraktas enligt konventionen, förutom vad sjöarbetstidslagen hänför dit, arbete för lastens säkerhet, arbete för tull-, karantän- och hälsovärdsformaliteter, extra tid som åtgår för sedvanlig vaktavlösning samt befälets arbete för att fastställa fartygets position och för att utföra meteorologiska observationer.

Konventionens tillämpning får säkerställas genom lagstiftning, kollektivavtal eller en kombination av lagstiftning och kollektivavtal. Sverige måste säkerställa tillämpningen genom lagstiftning, eftersom statsmakterna inte har något inflytande över avtalens innehåll.

För att konventionen skall träda i kraft fordras, att de ratificerande staterna har en sammanlagd handelsflotta om minst 15 miljoner brt, att minst fem av staterna var för sig har en handelsflotta om minst 1 miljon brt och att minst nio av 28 uppräknade stater har anslutit sig till konventionen. Konventionen ratificerades till en början förutom av Sverige endast av Mexico och Guatemala. De två sistnämnda länderna återfinns inte bland de 28 uppräknade staterna och deras handelsflottor understiger betydligt 1 miljon brt. År 1966 ratificerades konventionen av Jugoslavien (1,1 miljon brt) och Norge (19 miljoner brt). Norges ratifikation skedde med förbehåll att konventionen skulle träda i kraft först när den även trädde i kraft för

Danmark, Sverige, Förbundsrepubliken Tyskland, Nederländerna, Frankrike och Storbritannien

Utredningens förslag innehåller inte någon motsvarighet till gällande sjöarbetstidslags föreskrifter om den ordinarie arbetstidens förläggning under dygnet, om skeppstjänst på sön- och helgdagar och om övertidsersättningens storlek. Konventionen innehåller emellertid tvingande bestämmelser i dessa hänseenden. Så länge vårt land är bundet av sin ratifikation av konventionen kan alltså utredningens förslag inte genomföras. Konventionens detaljföreskrifter i nu nämnda hänseenden är ett led i dess system som går ut på att tillförsäkra sjömän ett minimiskydd i arbetstidshänseende. Redan gällande sjöarbetstidslag går emellertid långt utöver vad konventionen fordrar i en så väsentlig fråga som den ordinarie arbetstidens längd. Utredningens förslag innebär ännu förmånligare arbetstidsregler för sjömännen i fråga om bl. a. ordinarie arbetstid och övertidsarbetets begränsning. I sistnämnda hänseende saknar konventionen föreskrifter.

Vårt land har en sjöarbetstidslagstiftning som i stort har avsevärt fördelaktigare regler för arbetstagarna än konventionen på området fordrar. Det får därför anses mindre tillfredsställande att vårt land vid en revision av samma lagstiftning skall vara förhindrat att i olika detaljfrågor utforma lagstiftningen så att den bättre passar våra förhållanden, därför att konventionen innehåller tvingande bestämmelser i dessa detaljfrågor. Av liknande skäl har statsmakterna vid olika tillfällen funnit ratifikation av andra ILO-konventioner inte vara nödvändig eller lämplig. Härtill kommer att konventionen till skillnad från sjöarbetstidslagen inte medger avsteg genom kollektivavtal från bestämmelserna om ordinarie arbetstid. Därför har dispositivtetsregeln i 18 § av gällande lag måst förses med det villkoret att avtalen inte får strida mot överenskommelse med främmande makt. Om konventionen skulle komma att träda i kraft, skulle den utgöra ett hinder för de arbetstider som nu tillämpas enligt de flesta av specialavtalen och som innebär avsteg från lagreglerna om ordinarie arbetstid.

Av dessa skäl och då det får anses otillfredsställande inom ett näringsområde med så utpräglad internationell konkurrens som sjöfarten, att vårt land under en lång följd av år är ensidigt bundet, anser utredningen att den nya sjöarbetstidslagen bör kunna utformas utan hinder av att den i enskilda detaljer inte överensstämmer med konventionens regler.

Konventionen nr 109 kan sägas upp sedan fem år har förflutit från den tidpunkt, då konventionen först träder i kraft, men denna föreskrift kan inte tillämpas nu, eftersom konventionen inte har trätt i kraft. I konventionen finns ingen föreskrift om uppsägning i den aktuella situationen, nämligen efter ratifikation men före konventionens ikraftträdande. Förenta Nationernas International Law Commission har emellertid arbetat ut ett förslag till en konvention om traktaträtt. Artikel 15 i förslaget behandlar den för oss aktuella situationen, nämligen vad som åligger en stat från den tid-

punkt då staten antar en konvention och till dess denna har trätt i kraft. Under den tiden skall staten enligt förslaget vara förpliktad att avstå från handlingar, som är ägnade att motverka den föreslagna konventionens innehåll, förutsatt att ikraftträdandet inte fördröjs otillbörligt (c).

Denna bestämmelse kommenteras i konventionsförslaget på följande sätt. Det är självfallet av stor vikt och betydelse att en stat, som har bundit sig för att bli underkastad en konvention, är förpliktad att avstå från handlingar som strider mot denna. Men eftersom det ibland tar mycket lång tid innan konventioner, i synnerhet mellan flera länder, träder i kraft och de ibland aldrig träder i kraft, är det nödvändigt att sätta en gräns för förpliktelsens varaktighet. Av dessa skäl har bestämmelsen i moment c tillkommit.

De stater som uttalade sig under remissbehandlingen ansåg att moment c måste anses vara gällande folkrätt. En sådan uppfattning innebär alltså att moment c redan gäller, oberoende av om traktatkonventionen kommer att träda i kraft. Förslaget har varit föremål för en första genomgång och omröstning vid FN:s traktaträttskonferens i Wien våren 1968, varvid bestämmelsen i moment c preliminärt antogs.

Frågan är då om ikraftträdandet av konventionen nr 109 har blivit fördröjd otillbörligt. Konventionen antogs vid ILO:s konferens år 1958. Den svenska ratifikation skedde den 15 oktober 1959. Det har alltså nu förflutit tio år efter konventionens antagande och nio år efter vår ratificering. Med hänsyn härtill och till den snabba utveckling som kännetecknar sjöfarten, anser utredningen att det mycket väl kan göras gällande att ikraftträdandet har fördröjts otillbörligt. Det är dessutom troligt att konventionen aldrig kommer att träda i kraft eller i vart fall att ytterligare flera år kommer att gå innan tillräckligt många stater har lämnat sin ratifikation. Vårt land bör därför inte längre anses bundet av ratificeringen.

På grund av det anförda har utredningen funnit att hinder inte föreligger att anta en ny sjöarbetstidslag som visserligen inte helt följer konventionen men som i sin helhet innebär för de ombordanställda väsentligt förmånligare regler än konventionen.

ILO torde böra underrättas om att vårt land inte längre anser sig bundet av ratificeringen.

Remissyttranden

Sjöfartsstyrelsen ansluter sig till utredningens uppfattning att Sverige inte längre bör anses bundet av ratificeringen av konventionen nr 109. Till dess att underrättelse därom lämnats till ILO, är emellertid ratificeringen formellt bindande. Det bör undersökas om inte även Sveriges ratificering av ILO-konventionen nr 57 angående arbetstid och bemanning å fartyg allmänt är formellt bindande. Även denna konvention innehåller bestämmelser,

vilkas tillämpning Sverige inte kan garantera, om utredningens förslag genomförs.

ILO-kommittén påpekar att genom konventionen nr 109 samtliga tidigare ILO-konventioner i ämnet upphör att vara tillämpliga på det land som har ratificerat konventionen om och när den konventionen träder i kraft. Ett villkor för att utredningens förslag till sjöarbetstidslag skall kunna genomföras är att Sverige anser sig inte längre bundet av ratificeringen av konventionen nr 109. Konventionen föreskriver att ett ratificerande land kan säga upp konventionen tidigast fem år efter ikraftträdandet. Det kan inte vara rimligt, att de förpliktelser som följer av en ratifikation skall gå längre om konventionen inte träder i kraft än om den träder i kraft. Med hänsyn till detta och då förslaget till ny sjöarbetstidslag, även om det delvis skiljer sig från konventionen, i sin helhet innebär förmånligare regler än konventionen, ställer sig kommittén bakom utredningens åsikt att hinder inte föreligger på grund av konventionen nr 109 att anta förslaget till ny sjöarbetstidslag. ILO skall självfallet underrättas om att Sverige inte längre anser sig bundet av ratificeringen och att vi i denna åsikt stöder oss på vad som måste anses vara gällande folkrätt. Det problem som här avhandlats uppkommer också beträffande konventionen nr 57, som ratificerades av Sverige år 1938. Vårt lands ratificering av konventionen nr 109 innebär automatiskt en uppsägning av konventionen nr 57 endast om och när konventionen nr 109 trätt i kraft. Inte heller konventionen nr 57 har trätt i kraft. Sjöarbetstidsutredningens förslag till ny sjöarbetstidslag innebär sådana förändringar i jämförelse med gällande lagstiftning att de svenska reglerna inte längre kommer att överensstämma med vad som krävs enligt konventionen nr 57. Ett ytterligare villkor för den nya lagens genomförande torde därför vara att Sverige inte heller längre anser sig bundet av ratificeringen av konventionen nr 57. De resonemang som förts ovan om effekten av Sveriges ratificering av konventionen nr 109 gäller uppenbarligen i än högre grad konventionen nr 57, som antogs och ratificerades av Sverige för mer än 30 år sedan. ILO-kommittén finner således att det inte heller på grund av konventionen nr 57 föreligger något hinder att anta förslaget till ny sjöarbetstidslag.

Departementschefen

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

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

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

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

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

Jourtjänst

Utredningen har ej behandlat frågan om jourtjänst i sitt betänkande. Enligt vad jag inhämtat har frågan dock undersökts.

Remissyttranden

TCO och maskinbefälsförbundet anser att möjligheterna till uttag av jourtjänst bör regleras i lagen. Utredningen har utgått från att tjänstgöringen ombord fullgörs genom vaktssystem (vaktgående personal) eller dagtjänstgöring (dagmän). Under senare tid har emellertid tillkommit en tredje tjänstgöringsform. På fartyg med s. k. periodiskt vaktfritt maskinrum tjänstgör maskinbefälet under dagtid, varefter ett maskinbefäl har jourtjänst. Jourtjänsten innebär i regel att vederbörande maskinbefäl skall göra vissa kontroller av maskinanläggningen och vid larm omedelbart inställa sig för tjänstgöring. Arbetstidskommittén har ägnat frågan om jourtjänst stor uppmärksamhet och fastslagit, att såsom arbetstid skall räknas även sådan tid då en arbetstagare har att uppehålla sig på arbetsstället för att vid påkommande behov utföra arbete (jourtid). Ett motsvarande betraktelsesätt bör i princip kunna anläggas på tjänstgöring av det slag som här har nämnts. Det kan antas att nämnda typ av fartyg snabbt kommer att öka i antal och till följd härav även angivna slag av jourtjänst. Jourtjänstgöring innebär en så väsentlig inskränkning i arbetstagarens möjlighet att disponera över sin fritid, att jourtiden i princip i full utsträckning bör räknas som arbetstid. Frågan bör enligt TCO undersökas särskilt.

Departementschefen

De materiella bestämmelserna i förslaget till allmän arbetstidslag har utformats med sikte på att även arbetstagare inom ett stort antal områden som tidigare inte varit inordnade under arbetstidslagstiftning skall omfattas av lagen. Att inordna under lagen verksamhetsgrenar som i dag tillämpar jourtjänstgöring i avsevärd utsträckning har inte ansetts kunna ske utan att lagen tillförs en särskild regel om rätt att inom vissa gränser ta ut jourtid utöver annan arbetstid. För arbetstidslagstiftningen i fråga om skeppstjänst finns inga liknande anpassningsbehov, vilket hänger samman med att sjöarbetstidslagstiftningens tillämpningsområde utvidgas endast i liten omfattning.

För de ombordanställda motsvaras jourtiden till lands närmast av standby för manskap och stopptörn för befäl. Dessa begrepp innebär skyldighet att vid hamnuppehåll stå till förfogande ombord efter den ordinarie arbetstidens slut. Standby och stopptörn kan emellertid inte helt jämföras med jourtjänst för landanställda, eftersom det kännetecknande för jourtjänsten i land är att den anställde måste vistas på arbetsstället, dvs. företagets område, och därför inte kan vara hemma. Sjöman på fartyg som ligger i annan hamn än hemmahamn har i regel ingen möjlighet att under sin fritid vistas i hemmet även om han får gå i land. Om hamnuppehållet är mindre än en dag, brukar vaktindelningen fortsätta, och i sådant fall åläggs inte standby

eller stopptörn. Enligt kollektivavtal får manskap, som har ålagts standby, extra ersättning utöver vanlig övertidsersättning för den tid arbete utförs. Ersättningen utgår inte, när manskapet inte kan lämna fartyget på grund av myndighets landgångsförbud. Särskild ersättning utgår även till styrmän och maskinbefäl, då de åläggs stopptörn. Jag anser därför att det inte föreligger behov att i sjöarbetstidslagen reglera jourtid i hamn.

När ett fartyg är till sjöss, befinner sig den anställda på fartyget, alltså på företagets område, även under sin fritid. Jourtid innebär då åtminstone i regel inga särskilda krav på uppehållsplats för den anställda i annat fall än när jourtjänsten medför skyldighet att ombesörja någon syssla, dvs. utföra arbete. Skillnaden i möjligheten att utnyttja fritiden är därför inte lika stor som för en landanställd som har jourtjänst. Omständigheterna påminner i stället om s. k. beredskapstid i land. I den mån sjömannen under jourtiden utför arbete, räknas tiden honom till godo som arbetstid. För annan sjukvårdspersonal än läkare, den enda grupp av arbetstagare till vilken jag i det följande kommer att föreslå att lagens tillämpning utvidgas, är frågan om jourtid redan reglerad i avtal. Med hänsyn till dessa omständigheter finner jag inte heller behov föreligga att i lagen reglera frågan om jourtid till sjöss.

Detaljutformningen av lagförslaget

Inledande bestämmelser

Under denna rubrik anges i 1 och 2 §§ lagens tillämpningsområde. I 3 § definieras några begrepp som används i lagen.

1 §

Paragrafen motsvarar 1 § 1 mom. i gällande lag.

Utredningen

Den nuvarande bestämmelsen har endast undergått viss språklig modernisering. Utredningen har inte funnit skäl att föreslå några sakliga ändringar av innehållet i gällande lagrum.

I en del fall har rätt tveksamhet om ett arbete skall anses som skeppstjänst och därmed bli omfattat av sjöarbetstidslagen. Det förekommer att ett rederi har dotterföretag eller anlitar fristående företag, som anställer personal för att utföra arbete till sjöss som annars brukar skötas av dem, som på sedvanligt sätt är anställda ombord direkt av redaren. Den omständigheten, att arbetstagare av organisatoriska eller andra skäl har anställts av någon annan än redaren, anser utredningen sakna betydelse för bedömningen av arbetstidsförhållandena. Det arbete som sådan arbetstagare utför

bör sålunda betraktas som skeppstjänst och alltså falla in under sjöarbetstidslagen. Som exempel kan nämnas att ekonomipersonal på vissa passagerarfartyg är anställd direkt av en självständig restauratör som arrenderar restaurationen ombord. Däremot kan man inte som skeppstjänst beteckna det arbete som under hamnuppehåll utförs av s. k. landgång som går ombord för att avlösa besättningen. Detsamma gäller arbetstagare som är anställda av annan än redaren och under hamnuppehåll eller kortare sjöresa utför en tillfällig och avgränsad arbetsuppgift ombord, såsom leveransservice, maskinreparation e. d.

De problem om gränsdragning mellan skeppstjänst och annat arbete, som i vissa fall kan uppstå i fråga om dem som arbetar ombord utan att vara anställda av redaren, kan enligt utredningens uppfattning svårligen lösas i detalj lagstiftningsvägen. Huvuddelen av dessa arbetstagare omfattas av kollektivavtal, och dessa problem torde kunna lösas bättre i avtal än genom lagstiftning. I avtalen kan man såvitt avser skeppstjänst vid behov komma överens om avsteg från sjöarbetstidslagens regler om ordinarie arbetstid (13 §) eller om arbetstagarens undantagande från hela sjöarbetstidslagen (2 § tredje stycket). För arbete som anses falla under allmänna arbetstidslagen finns samma möjligheter enligt arbetstidskommitténs förslag.

Remissyttranden

Arbetskyddsstyrelsen anmärker att tvekan kan uppstå om vad som skall förstås med uttrycket kortare sjöresa i utredningens uttalande.

Sjöfartsstyrelsen önskar ytterligare vägledande motivuttalanden i den svåra gränsdragningsfrågan, i vilka fall en person skall anses vara anställd ombord och alltså utföra skeppstjänst. Styrelsen instämmer i uttalandet att den omständigheten, att arbetstagare av organisatoriska eller andra skäl har anställts av någon annan än redaren, bör sakna betydelse för bedömningen av arbetstidsförhållandena. Här torde utredningen ha syftat främst på arbete som ingår i den dagliga rutinen ombord. Det i motsats härtill av utredningen ställda uttalandet att man inte som skeppstjänst kan beteckna det arbete som under hamnuppehåll utförs av s. k. landgång som går ombord för att avlösa besättningen, synes vara en alltför generell bedömning. Uttalandet torde vara riktigt, om landgänget har en arbetsgivare i land, som kan anses ansvarig för arbetstidsuttaget, men inte om landgänget anställs tillfälligt av redaren eller befälhavaren. Utredningen har även uttalat att det inte är skeppstjänst när arbetstagare, som är anställda av annan än redaren, under hamnuppehåll eller kortare sjöresa utför en tillfällig och avgränsad arbetsuppgift ombord, såsom leveransservice, maskinreparation e. d. Styrelsen instämmer häri men vill tillägga, att dylikt arbete borde räknas som skeppstjänst om det pågår under längre tid och speciellt om vederbörande

står under arbetsledning av det ombordanställda befälet. Med längre tid bör, allt efter omständigheterna, avses tid överstigande en vecka eller några dagar. Beräknas arbete, som en landarbetsgivare låter arbetstagaren utföra ombord, komma att utgöra skeppstjänst, bör sådan anses föreligga redan från första arbetsdagen ombord. Då gränsdragningsfrågan i vissa fall gäller sådana av landarbetsgivare anställda arbetstagare, som inte regelmässigt utför arbete i fartyg, torde man inte alltid kunna förutsätta, att gränsdragningsproblemen kommer att lösas kollektivavtalsvägen.

Departementschefen

Vid tillkomsten av lagen (1919:663) om arbetstiden å svenska fartyg yttrade föredragande departementschefen att syftet med redigeringen av bestämmelsen i 1 § 1 mom. var att göra tydligt, »att lagen skulle gälla allt arbete, som å fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utförde, således icke allenast sådant arbete, som kunde anses åligga honom med hänsyn till arten av hans anställning ombord». Orden »mot betalning» uteslöts i sjöarbetstidslagen (1938:607). I övrigt har innehållet i bestämmelsen inte ändrats i senare lagar och har behållits även i 1 § i utredningens förslag.

Enligt min mening bör inte enbart den omständigheten att arbetslagare har anställts av någon annan än redaren utesluta tillämpning av lagen, om arbetstagaren anställts för att utföra rutinarbete ombord som annars brukar skötas av dem som är anställda direkt av redaren. Som utredningen nämner bör t. ex. ekonomipersonal anses utföra skeppstjänst även om den är anställd av en självständig restauratör som arrenderar restaurationen ombord.

Den som är anställd av annan än redaren för att utföra tillfälligt arbete till sjöss, som inte består av rutingöromål, bör i sjöarbetstidslagens mening betraktas som anställd på fartyget endast om vistelsen ombord har sådan varaktighet, att den avsevärt inskränker möjligheterna att utnyttja fritiden. För arbetstagare med tillfällig och avgränsad arbetsuppgift ombord, t. ex. leveransservice eller maskinreparation, bör tiden överstiga en vecka. Om en arbetstagare under en längre tid arbetar till sjöss men byter fartyg ofta och med korta mellantider till lands, bör även arbete kortare tid än en vecka på ett fartyg kunna betraktas som skeppstjänst.

En person, som anlitas tillfälligt för arbete ombord under tid då fartyget ligger i hamn och som har annan arbetsgivare i land än redaren som är ansvarig för uttag av arbetstid, bör endast i undantagsfall anses utföra skeppstjänst. Arbetet bör betraktas som skeppstjänst endast om den anställde används i vaktindelad tjänst i sådan utsträckning att han vid tillämpning av sjöarbetstidslagen är berättigad till vederlag eller om han under en vecka saknar möjlighet att gå i land under sin fritid. S. k. landgång som går om-

bord för att avlösa besättningen i hamn bör alltså regelmässigt inte anses utföra skeppstjänst om gänget är anställt av annan än redaren.

För den som utför en tillfällig och avgränsad arbetsuppgift delvis i hamn och delvis till sjöss får en bedömning göras vid arbetets början. Om sjöarbetstidslagen anses böra tillämpas under någon del av arbetstiden, bör den lagen gälla under hela arbetet.

Som utredningen har funnit behöver innehållet i den gällande lagbestämmelsen inte ändras. De problem om gränsdragning mellan skeppstjänst och annat arbete som kan uppkomma kan svårigen lösas i detalj genom lagbestämmelser. För de arbetstagare som omfattas av kollektivavtal kan problemen lösas genom sådana avtal. I övrigt kan viss ledning för tillämpningen hämtas i uttalandena till denna paragraf och till 2 §.

2 §

Paragrafen motsvarar 1 § 2 och 3 mom. i gällande lag.

Utredningen

Under det att arbetstidslagarna för landanställda f. n. har så omfattande undantag att endast omkring hälften av arbetstagarna i vårt land är underkastade arbetstidslagstiftning, omfattar sjöarbetstidslagen nästan alla sjömän.

Arbetstidskommittén har i enlighet med sina direktiv haft som målsättning att undantagen för landanställda skall vara så få och så litet omfattande som möjligt. I enlighet härmed har arbetstidskommittén i sitt förslag strukit så gott som alla undantag, som avser speciella verksamhetsområden, utom undantaget för skeppstjänst. Arbetstidskommittén föreslår vidare en inskränkning av lagstiftningens allmänna undantag.

Utredningen har mot bakgrund av vad som har gällt för arbetstidskommittén undersökt möjligheten av att ytterligare begränsa nu gällande, föga omfattande undantag från sjöarbetstidslagens tillämpningsområde. Utredningen har därvid på grund av angivna skillnad i utgångsläget i motsats till arbetstidskommittén inte haft anledning överväga att ändra lagens materiella regler endast för att underlätta att lagens tillämpningsområde ökas. Av dessa skäl innebär utredningens förslag inte att lagens tillämpningsområde utvidgas på något mera genomgripande sätt.

I fråga om gällande undantag för vissa befälhavare, maskinchefer, främste styrmän, ekonomiföreståndare och läkare föreslår utredningen endast vissa formella jämkningar. Undantagen för dessa befattningshavare kan sägas motsvara arbetstidskommitténs föreslagna undantag för arbetstagare i »företagsledande eller därmed jämförlig ställning». Även undantagen för musiker och lärare kvarstår och överensstämmer med arbetstidskommitténs undantag för okontrollerbart arbete med hänsyn till den förberedelse- tid som

arbetsuppgifterna fordrar. Undantaget för lärare anges liksom hittills gälla endast den vars anställning avser tjänst ombord uteslutande såsom lärare. Samma förutsättning gäller för undantagen för läkare och musiker, men detta har för deras vidkommande inte ansetts behöva anges i lagtexten, eftersom det knappast förekommer att en läkare eller musiker har andra uppgifter ombord.

Undantaget för redarens familjemedlemmar på fartyg under 500 brt kvarstår och motsvaras av allmänna arbetstidslagets undantag för arbetsgivarens familjemedlemmar. Begreppet familjemedlemmar bör tolkas lika i båda lagarna. Undantaget för familjemedlemmar intogs redan i 1919 års allmänna arbetstidslag efter mönster av motsvarande regel i arbetarskyddslagen. Av förarbetena till sistnämnda lag framgår att begreppet inte får fattas alltför snävt. Som familjemedlemmar bör anses inte bara make samt släktingar i rätt upp- och nedstigande led utan även — om sammanboende eller gemensamt hushåll föreligger — avlägsnare släktingar, fosterbarn och myndlingar.

Det enda undantag för speciella befattningshavare som enligt utredningen bör utgå avser sjukvårdspersonal, som inte är läkare. Antalet sjukvårdsanställda på fartyg är mycket litet. Det finns ingen anledning att låta sjuksköterskor och sjukvårdare på fartyg stå kvar utanför arbetstidslagstiftning, när sjukvårdspersonalen i land enligt arbetstidskommitténs förslag skall omfattas av allmänna arbetstidslagen. Sjukvårdspersonal ombord utför skeppstjänst och det torde inte finnas något hinder för att sjöarbetstidslagen blir tillämplig på personalen, eftersom arbetstiden redan nu ansluter till huvudavtalen för de ombordanställda.

Undantagen för fiske-, räddnings- och lustfartyg överensstämmer med gällande lag. Utredningen har övervägt att slopa undantaget för fiskefartyg. Eftersom lagen endast avser att reglera arbetstagares arbetstid, hade en sådan ändring fått betydelse endast för anställda fiskare. Enligt vad utredningen har inhämtat torde antalet anställda fiskare vara litet och i huvudsak förekomma på fartyg under 25 brt. Härtill kommer att det många gånger skulle bli svårt att avgöra om fiskaren är anställd eller egen företagare. Av dessa skäl föreslår utredningen att fiskefartyg alltså skall undantas från lagen. Frågan kan emellertid komma i annat läge om svenskt fiskeri i framtiden kommer att bedrivas med stora fartyg med många anställda vilket nu förekommer i flera länder.

Undantaget i 1959 års lag för s m å f a r t y g, dvs. segelfartyg med hjälpmaskin under 100 brt och annat fartyg under 25 brt, torde främst bero på motsvarande undantag för småföretag i land och i andra hand på småtonnagets svaga ekonomiska bärkraft.

Eftersom undantaget för småföretag i land nu föreslås bli upphävt, bör tiden också vara mogen för att slopa sjöarbetstidslagets undantag för små-

fartyg som inte är lustfartyg. Antalet registrerade motorseglare under 100 brt och motorfartyg under 25 brt är litet. Även antalet anställda på dessa fartyg bör vara obetydligt. En del av de anställda kan tänkas bestå av redarens—befälhavarens familjemedlemmar, vilka även i den egenskapen är undantagna från lagen. Någon bärande invändning kan enligt utredningens uppfattning inte riktas mot att anställda på småfartyg blir omfattade av lagen. Utredningen föreslår därför — främst för att skapa likställdhet med förhållandena för anställda vid småföretag i land enligt den föreslagna allmänna arbetstidslagen — att undantaget för motorseglare under 100 brt och motorfartyg under 25 brt slopas.

Ibland förekommer det att en arbetstagare omväxlande utför arbete i land och skeppstjänst på arbetsgivarens fartyg. Det torde då ofta vara fråga om lokalfart med småfartyg och problemet vilka arbetstidsregler, som gäller i sådant fall, aktualiseras därför när småfartygen blir underkastade sjöarbetstidslagen. Frågan är vilka legala regler om ordinarie arbetstid och övertidsbegränsning som gäller för en sådan arbetstagare. Två skilda arbetstidslagar blir nämligen tillämpliga på den anställde och teoretiskt skulle denne under en och samma tidrymd kunna åläggas ordinarie arbete och övertidsarbete i den omfattning som vardera lagen medger. En sådan tillämpning skulle medföra ett orimligt arbetstidsuttag och är inte avsedd. Ett visst skydd uppnås genom att man i dispensärendet enligt den ena lagen skulle kunna ta hänsyn till arbete som utförs enligt den andra lagen. Främst får dock uppkommande problem lösas genom kollektivavtal eller av tillsynsmyndigheten. Utredningen, som i denna fråga har samrått med arbetstidskommittén, har nämligen inte velat belasta sjöarbetstidslagen med en lagregel härom. Denna skulle ha blivit komplicerad och hade fått betydelse endast för ett begränsat antal anställda.

Som tredje stycke i paragrafen har utredningen föreslagit en helt ny bestämmelse, som gör det möjligt för parterna att genom kollektivavtal komma överens om ytterligare undantag från lagens tillämpning än dem som anges direkt i paragrafens första och andra stycken.

Bestämmelsen har hämtats från arbetstidskommitténs förslag till 3 § i allmänna arbetstidslagen. Kommittén motiverar förslaget främst med att i de fall, där det skulle medföra svårigheter att under lagen inordna arbetstagare som tidigare har stått utanför denna, möjlighet bör finnas att alltjämt låta dem stå utanför lagen. Nämda motiv har inte samma bärkraft för de ombordanställdas del med hänsyn till att sjöarbetstidslagens tillämpningsområde redan täcker det stora flertalet sjömän och att den utökning av tillämpningsområdet, som utredningen har föreslagit, är av ringa omfattning. Emellertid är det av andra skäl lämpligt att denna nyhet även införs i sjöarbetstidslagen.

Gällande lag ger parterna möjlighet att genom kollektivavtal träffa över-

enskommelser om avsteg från lagbestämmelserna om ordinarie arbetstid, och denna avtalsfrihet skall enligt utredningens förslag behållas (13 §). Nämda lagrum medger däremot inte avtalsfrihet i fråga om de föreslagna lagreglerna om vederlag, övertid och vilotid (10—12 §§). Dessa föreskrifter innebär i vissa hänseenden en detaljreglering som saknar motsvarighet i lagstiftningen för landanställda. Under vissa förhållanden kan det tänkas att en del av dessa detaljerade föreskrifter kan utgöra hinder för att genomföra åtgärder i arbetstidshänseende inom sjöfarten som parterna på ömse sidor kan anse vara rationella. Det kan därför finnas behov att lämna parterna frihet att avtala om att nämnda föreskrifter inte skall tillämpas i viss fart, för visst fartyg eller för vissa ombordanställda.

Genom att sådan avtalsfrihet skrivs in i sjöarbetstidslagen uppnås den fördelen att lagen på denna punkt kommer att överensstämma med förslaget till allmän arbetstidslag.

Den nu föreslagna dispositivitetsregeln förutsätter liksom den som nu gäller i fråga om ordinarie arbetstid att huvudorganisation på arbetstagersidan medverkar vid avtalets tillkomst.

Redare, som är bunden av avtalet, skall enligt 14 § kunna tillämpa detta även på oorganiserad sjöman.

Utredningen föreslår att gällande lags undantag för statliga fartyg slopas men att Kungl. Maj:t får möjlighet att förordna att lagen inte skall gälla på sådant fartyg.

Gällande undantag avser fartyg, som tillhör staten direkt, men inte fartyg som ägs av statsägda företag, t. ex. det till SJ knutna företaget Svenska Rederi AB Öresund.

Undantaget för statliga fartyg härrör från undantaget för statligt arbete i den allmänna arbetstidslagen och i specialarbetstidslagarna för landanställda. Staten har av ålder i arbetsrättslig lagstiftning tillerkänts en viss särställning såsom arbetsgivare. Avsikten har inte varit att staten därigenom skulle tillförsäkras en friare ställning än andra arbetsgivare och att de statsanställdas intressen skulle kunna sättas efter andra arbetslagares; tvärtom har likställdheten betonats i olika sammanhang. Skälet till undantaget har säkerligen mera legat på det teoretiskt-principiella planet. Även på andra områden har sålunda i lagstiftningen tidigare gjorts undantag för staten. Man torde ha utgått från att staten i de olika hänseenden, som lagstiftningen avsett att reglera, skulle sköta sig oklanderligt utan att vara formellt bunden av sin egen lagstiftning. Den principiella synen på frågan om behovet av undantag för statlig verksamhet har på senare tid ändrats, och de särskilda undantag som på olika områden gällt för statlig verksamhet har efter hand upphävts. I fråga om den arbetsrättsliga lagstiftningen omfattas staten sedan år 1965 av all lagreglering inom området, t. ex. arbetarskyddslagen och semesterlagen, utom just arbetstidslagarna.

Arbetstidskommittén föreslår nu att undantaget för staten utgår ur allmänna arbetstidslagen. Arbetstidsreglering har numera tillkommit inom statliga områden, som förr var utan sådan eller endast hade bristfällig sådan, såsom försvaret och lotsväsendet. I andra fall har enligt kommittén arbetstidsregleringen omarbetats och anpassats till förhållandena utanför den statliga sektorn.

Gällande sjöarbetstidslag undantar person som är anställd på kronan tillhörigt fartyg, om inte Kungl. Maj:t har förordnat annorlunda. Detta undantag fanns med redan i 1919 års lag men vid lagens tillkomst förutsattes att sådana statliga fartyg, där tjänsten var av samma beskaffenhet och i huvudsak anordnad på samma sätt som på handelsfartyg, skulle underkastas lagen genom särskild föreskrift av Kungl. Maj:t. Genom tillämpningsföreskrifterna till 1959 års lag omfattas f. n. statliga fartyg av sjöarbetstidslagen dock inte SJ:s tågfärjor med hjälpfartyg, statens vägverks färjor under 15 nettoregisterton och fartyg som inte i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. I praktiken innebär detta att nästan alla statliga fartyg utom landsvägsfärjor om minst 15 nettoregisterton ligger utanför lagens tillämpningsområde.

Utredningen anser i likhet med arbetstidskommittén att alla statsanställda i princip bör omfattas av arbetstidslagstiftning och att detta sålunda bör gälla även anställda på statliga fartyg.

Utredningen har undersökt arbetstidsförhållandena på olika typer av statliga fartyg. Undersökningen visar att de arbetstidsregler som tillämpas på dessa fartyg oftast har meddelats i form av administrativa föreskrifter men i några fall grundas på avtal. Reglerna är merendels av den art att den verksamhet som de avser bör kunna inordnas under den föreslagna sjöarbetstidslagen eller allmänna arbetstidslagen.

SJ:s tågfärjors verksamhet är likartad med den som drivs av rederier, vars färjor är underkastade arbetstidslag, och det bör inte uppstå några nämnvärda svårigheter om tågfärjorna inordnas under sådan lagstiftning. Det är möjligt, att allmänna arbetstidslagen därvid bör komma i fråga i stället för sjöarbetstidslagen, med hänsyn till att de arbetstidsföreskrifter, som nu gäller på tågfärjorna, nära ansluter till dem som gäller för SJ:s personal i övrigt, vilken enligt arbetstidskommitténs förslag kommer att inordnas under allmänna arbetstidslagen. Å andra sidan kan hävdas att från principiell synpunkt dessa färjor bör inordnas under sjöarbetstidslagen.

Statens vägverks landsvägsfärjor lyder redan under sjöarbetstidslagen med undantag av dem som mäter mindre än 15 nettoregisterton. Det finns emellertid f. n. endast sex sådana småfärjor och personalen på dessa behandlas ur arbetstidssynpunkt som personalen på de större färjorna. Det finns därför ingen anledning att dra någon skiljelinje efter färjornas storlek. Den minst ingripande ändringen är att låta även småfärjorna bli underkastade sjöarbetstidslagen, men det kan ifrågasättas om det inte är rim-

ligare att låta de anställda på alla landsvägsfärjor omfattas av allmänna arbetstidslagen.

Personalen på fiskeristyrelsens tre undersökningsfartyg utom styrmännen på Skagerak omfattas av kollektivavtal, som i huvudsak innehåller samma arbetstidsregler som huvudavtalen med redareföreningen och den avtalsbundna personalen bör därför utan svårigheter kunna inordnas under sjöarbetstidslagen. Även styrmännen på Skagerak bör i arbetstidshänseende likställas med övrig personal ombord.

På tull- och polisbåtarna och örlogsfartygen har nuvarande arbetstidsbestämmelser, som meddelats i administrativ ordning eller genom kollektivavtal, i huvudsak samma innehåll som arbetstidsbestämmelserna för landanställda befattningshavare inom tullen, polisen resp. försvaret. Personalen på dessa fartyg utför i inte obetydlig omfattning arbete även i land och det samma gäller anställda på statsisbrytarna och sjömättningsfartygen, i viss mån även personalen vid lots- och fyrväsendet. Utredningen anser med hänsyn härtill att det är lämpligare att den personal som tjänstgör på dessa fartyg blir omfattad av samma lag som den landanställda personalen.

För personal på statligt fartyg som underkastas allmänna arbetstidslagen torde den av arbetstidskommittén föreslagna begränsningsperioden fyra veckor för den ordinarie arbetstidens längd i stor utsträckning bli tillämplig. I några fall skulle en ännu längre period behöva tillämpas, såsom inom lotsväsendet och på örlogsfartyg där nuvarande arbetstidsreglering i viss utsträckning bygger på en årsbegränsning. Den föreslagna allmänna arbetstidslagen ger möjlighet till en så lång begränsningsperiod genom att parterna kan komma överens härom i kollektivavtal eller genom att dispens kan meddelas. Statstjänstemannalagen inskränker visserligen avtalsfriheten för statliga tjänstemän genom att avtal inte får träffas om bl. a. arbetstidens förläggning, men denna bestämmelse tolkas så att hinder inte finns för avtal om begränsningsperiodens längd.

Utredningen anser alltså sammanfattningsvis att de statliga fartygen bör kunna omfattas av arbetstidslagstiftning och att därvid flertalet av de nuvarande fartygen torde böra omfattas av allmänna arbetstidslagen, medan övriga fartyg bör inordnas under sjöarbetstidslagen. En sådan uppdelning bör inte lämpligen ske i lag. Den skulle onödigt tynga lagtexten genom att denna måste göras detaljerad och kasuistisk och därigenom komma att strida mot utredningens strävan att åstadkomma en enkel och enhetlig lag. Härtill kommer att en lag uppbyggd på sådant sätt på grund av den snabba utvecklingen på området snart blir föråldrad och därför ofta måste ändras. Utredningen förordar därför att sjöarbetstidslagen i princip blir tillämplig på statliga fartyg genom att det nuvarande undantaget slopas och att Kungl. Maj:t tilläggs befogenhet att i administrativ ordning förordna annorlunda. På så sätt får man ett smidigt system, varigenom Kungl. Maj:t från fall till fall kan besluta om den allmänna arbetstidslagen eller sjöarbetstidslagen

skall tillämpas på statligt fartyg eller om i något fall sådant fartyg skall undantas från all arbetstidslagstiftning.

Utredningen föreslår därför att sjöarbetstidslagens gällande undantag för statliga fartyg slopas men att i fjärde stycket av 2 § skrivs in en befogenhet för Kungl. Maj:t att förordna att lagen inte skall gälla på statligt fartyg. I överensstämmelse härmed föreslår arbetstidskommittén, att Kungl. Maj:t får rätt att förordna att allmänna arbetstidslagen skall tillämpas i fråga om skeppstjänst på staten tillhörigt fartyg.

Det bör anmärkas att svensk lag inte anses gälla utanför svenskt territorium, om inte det framgår av lagen själv eller på annat sätt att så skall vara fallet. Sjöarbetstidslagen gäller sålunda för anställda på svenskt fartyg var det än befinner sig medan allmänna arbetstidslagen inte torde sträcka sina verkningar utöver landets gränser. Om Kungl. Maj:t utnyttjar den nu föreslagna möjligheten att förordna att allmänna arbetstidslagen skall tillämpas i fråga om skeppstjänst på staten tillhörigt fartyg, torde förordnandet få anses innebära att allmänna arbetstidslagen i likhet med vad som gäller i fråga om sjöarbetstidslagen kommer att gälla på fartyget oberoende av var det befinner sig.

Remissyttranden

Rederiföreningen anser att det inte får någon större betydelse att lagens tillämpningsområde utökas till att omfatta även anställda på små fartyg, dvs. motorseglare under 100 brt och motorfartyg under 25 brt. I allmänhet bemannas dessa fartyg av ägaren och hans familjemedlemmar, varför lagen ändå inte blir tillämplig. F. n. finns endast ett begränsat antal av de minsta fartygsenheter och antalet minskar efter hand.

Sågverksförbundet anser att motorbåtar under 25 brt fortfarande bör undantas från lagens tillämpningsområde. Inom sågverksbranschen förekommer mycket små båtar, som i allmänhet används vid timmerupplag. Den ende besättningsmannen på en sådan båt arbetar stundom i land och stundom på båten. Om gränsen 25 brt anses vara för hög, är det dock ett mycket starkt önskemål att en gräns behålls. De skäl som utredningen framfört för en särskild sjöarbetstidslag kan inte anses relevanta i fråga om enmansbetjänade småbåtar.

Kommunförbundet finner det principiellt riktigt, att lagen skall gälla även fartyg under 25 brt. Det bästa är kanske ändå att den allmänna arbetstidslagen tillämpas på dessa småfartyg.

Sjöfartsstyrelsen tar upp fallet att både sjöarbetstidslagen och den allmänna arbetstidslagen blir tillämpliga på samma arbetstagare. Eftersom övertidsjournalerna för skeppstjänst och arbete i land inte behöver sam-

ordnas, finns möjlighet till större sammanlagt arbetstidsuttag än någondera lagen tillåter. Styrelsen föreslår en bestämmelse i sjöarbetstidslagen om att befälhavare vid uttag av arbetstid i skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete, som arbetstagaren utför för samma arbetsgivares räkning.

Sjöfartsstyrelsen finner det anmärkningsvärt, att utredningen föreslagit en bestämmelse i 2 § tredje stycket som åtminstone enligt ordalagen möjliggör för parterna att genom kollektivavtal generellt eller i begränsad omfattning frånga även lagens eljest tvingande regler. Styrelsen är medveten om svårigheterna att i lagtext precisera de arbetstagargrupper som efter avtal mellan berörda organisationer skall kunna ställas utanför lagen. Denna svårighet bör likväl enligt styrelsens mening inte undvikas genom att frågan lämnas helt oreglerad. Ytterst innebär utredningens förslag att stadgandena om vederlag, övertid och vilotid skall vara tvingande för arbetstagare på vilka lagen är tillämplig men att ingen begränsning är föreslagen i rätten att undanta arbetstagare från lagens tillämpning. Detta gör åtminstone formellt begränsningen av avtalsfriheten enligt lagförslagets 13 § till vissa delar av lagen meningslös. Enligt styrelsens mening är dispensregeln i fjärde stycket tillräcklig för att tillgodose de önskemål som föranlett utredningens dispositivitetsregel i tredje stycket. Styrelsen föreslår att tredje stycket utgår. Detta innebär att kollektivavtal mellan berörda parter om undantagande av viss eller vissa kategorier ombordanställda från de tvingande reglerna i lagförslagets 10—12 §§ ej har giltighet med mindre undantagandet godkänts av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar.

Rederiföreningen finner det välbetänkt, att parterna på arbetsmarknadsområdet ges möjlighet att i kollektivavtal träffa överenskommelse om undantag från lagens tillämpning. Även om bestämmelsen får ett ringa tillämpningsområde, kan det vara av viss betydelse att arbetstagare som tidigare stått utanför lagen alltså ges möjlighet att stå utanför i de fall då det skulle innebära svårigheter att tillämpa lagen.

Remissinstanserna har ingen erinran mot att arbetstidslagstiftningen utvidgas till att omfatta även de statliga fartygen. *Sjöfartsstyrelsen* tillstyrker att de statliga fartygen i princip förs in under sjöarbetstidslagens tillämpningsområde. Styrelsen anmärker att eftersom avtal om bl. a. arbetstidens förläggning och rätt till annan ledighet än semester inte får träffas för sådana anställda på vilka statstjänstemannalagen är tillämplig, staten i stället kommer att för sådana ombordanställda ensidigt utfärda föreskrifter om arbetstidens förläggning. Motsvarande förbud finns i kommunaltjänstemannalagen. Förbudet torde knappast hindra kollektivavtal om rätt till vederlagsledighet för viss ordinarie arbetstid. *Avtalsverket* finner det

lämpligast, att den allmänna arbetstidslagen görs tillämplig på den tjänstemannaanställda personalen på statens fartyg. I avtalsrörelsen år 1969 ingår förhandlingar om ett allmänt arbetstidsavtal för de civila tjänstemännen inom den statliga förvaltningen. Det allmänna arbetstidsavtalet torde komma att omfatta tjänstemannaanställd personal på alla fartyg tillhörande sjöfartsverket, statens järnvägar, tullverket och polisväsendet. Detta avtal likasom ett arbetstidsavtal för militär och civilmilitär personal på marinens fartyg bygger på bestämmelserna i den allmänna arbetstidslagen. De fartyg för vilka avtalen gäller eller väntas komma att gälla utgör huvuddelen av de statliga fartygen. Statens vägverks landsvägsfärjor och fiskeristyrelsens undersökningsfartyg är — med undantag för styrmän på undersökningsfartyget Skagerak — inte bemannade med tjänstemannaanställd personal och berörs därför inte av de nämnda arbetstidsavtalen.

Sjöfartsstyrelsen, chefen för marinen, generaltullstyrelsen och vägverket tillstyrker att den allmänna arbetstidslagen görs tillämplig på deras fartyg. *Sjöfartsstyrelsen* utgår från att Kungl. Maj:t senare kommer att pröva frågan om värnpliktig personal i örlogsfartyg, bl. a. statsisbrytare och sjömättningsfartyg, skall anses vara anställd. *Befälhavaren på Skagerak* anser att det fordras särskilda regler om övertidsuttag, vederlag och ersättning för arbete på sön- och helgdagar, om sjöarbetstidslagen skall kunna tillämpas på fiskeriundersökningsfartyg. *Generaltullstyrelsen* vitsordar att de nuvarande arbetstidsbestämmelserna på tullverkets tjänstefartyg i huvudsak har samma innehåll som bestämmelserna för landanställda inom tullverket och att personalen på dessa fartyg i inte obetydlig omfattning arbetar även i land. *Vägverket* framhåller att arbetet på landsvägsfärjor och båtar anknyter nära till arbetsförhållandena i land. Turerna är korta och överstiger merendels inte 15—20 minuter. Genom kollektivavtal är arbetstiden för ifrågavarande personal reglerad i överensstämmelse med vad som gäller för verkets övriga arbetarpersonal. *SJ* föredrar att sjöarbetstidslagen görs tillämplig på SJ:s tågfärjor och hjälpfartyg under förutsättning att reglerna om dygnsbegränsning utgår ur sjöarbetstidslagen och att ett avtal baserat på lagens regler om bl. a. vederlag kan träffas mellan parterna. I annat fall förordas den allmänna arbetstidslagen. För statstjänstemän synes det enligt *SJ* inte vara möjligt att genom avtal göra avsteg från reglerna i sjöarbetstidslagen om dygnsbegränsning, eftersom en sådan fråga gäller fördelning av arbetstiden och statstjänstemannalagen inte tillåter att avtal träffas därom. *SR* anser att den allmänna arbetstidslagen bör tillämpas på SJ:s tågfärjor och hjälpfartyg.

Sjöfartsstyrelsen föreslår vidare, att i den allmänna arbetstidslagen tas in en bestämmelse om att Kungl. Maj:t får förordna att den lagen skall tillämpas inte enbart på statens fartyg utan även, om synnerliga skäl föreligger, på icke statliga fartyg. Ett skäl till att skeppstjänst på staten tillhörigt fartyg skall kunna enligt särskilt förordnande omfattas av allmänna arbetstidslagen torde vara den förenkling som härigenom uppstår

för den statliga arbetsgivaren, då han kan hålla sig till en arbetstidslag. Liknande skäl kan enligt styrelsen åberopas i många fall, där kommuner eller enskilda arbetsgivare använder sina anställda växelvis i landtjänst och skeppstjänst. *Sågverksförbundet* och *kommunförbundet* anser, som nyss nämnts, att småfartyg bör undantas från lagens tillämpning.

Departementschefen

Förslaget till allmän arbetstidslag har utformats med syftet bl. a. att arbetstidslagstiftningen skall omfatta även huvuddelen av de stora grupper landanställda som nu står utanför arbetstidslagstiftningen. De ombordanställda omfattas redan i mycket stor utsträckning av sjöarbetstidslagen. Förslaget till ny sjöarbetstidslag innebär därför inte att lagens tillämpningsområde utvidgas på något genomgripande sätt.

Den personkrets som anges i första stycket föreslås bli ändrad endast därigenom att annan sjukvårdspersonal än läkare inte längre skall undantas från lagens tillämpning. I dessa frågor ansluter jag mig till vad utredningen anfört. Därutöver vill jag tillägga följande.

Skälet till att befälhavare i de flesta fall undantas från lagens tillämpning är, att befälhavaren har en företagsledande eller därmed jämförlig ställning. Sådan ställning anses enligt förslaget inte föreligga, om jämte befälhavaren högst två personer är anställda på fartyget, oavsett om befälhavaren självständigt bestämmer om arbetstiderna ombord.

I fråga om redarens familjemedlemmar vill jag anföra, att med make kan under vissa förhållanden jämföras person med vilken redaren lever tillsammans (jfr 65 § kommunalskattelagen).

Lagförslagets undantag för fiske-, räddnings- och lustfartyg överensstämmer med gällande lag. Som utredningen anfört kan frågan om fiskefartygen komma i ett annat läge, om svenskt fiske i framtiden kommer att bedrivas med stora fartyg med många anställda.

Arbetstidslagstiftning bör gälla för alla arbetstagare. Undantag bör komma i fråga endast om särskilda skäl föreligger såsom för arbetstagare i företagsledande eller jämförlig befattning eller för arbetstagare med okontrollerbart arbete. För arbetstagare på små fartyg — segelfartyg med hjälpmaskin under 100 brt och annat fartyg under 25 brt — synes sådana särskilda skäl i regel inte föreligga. Arbetstidslagstiftning bör därför gälla även på små fartyg. Från systematisk synpunkt är det att föredra att sjöarbetstidslagen i princip blir tillämplig på dessa fartyg lika väl som på andra fartyg. Enligt lagförslaget kan emellertid lagens regler helt eller delvis frångås genom kollektivavtal. Vidare blir det enligt förslaget möjligt att liksom f. n. genom myndighetsbeslut göra undantag från lagens tillämpning. Jag återkommer strax till dessa frågor.

När sjöarbetstidslagen görs tillämplig på små fartyg, aktualiseras frågan vilka arbetstidsregler som skall gälla i de fall då en arbetstagare omväxlande utför skeppstjänst och annat arbete för samma arbetsgivare. Sjöfartsstyrelsen föreslår med hänsyn härtill att i lagen tas in en bestämmelse om att befälhavare vid uttag av arbetstid i skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete, som arbetstagaren utför för samma arbetsgivares räkning.

Detaljerade regler om rätt till arbetstidsuttag i de fall då en arbetstagare för samma arbetsgivare stundom utför skeppstjänst och stundom utför annat arbete skulle bli alltför vidlyftiga för att passa i lag. Emellertid bör en samordning ske i sådana fall. Tillsynsmyndigheterna enligt de båda föreslagna arbetstidslagarna kan vid behov dra upp närmare riktlinjer för sådan samordning. Jag förordar därför att i sjöarbetstidslagen tas in en bestämmelse om att den som beordrar skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som arbetstagaren utför för samma arbetsgivare. Denna bestämmelse bör inarbetas i 12 §.

En annan fråga som aktualiseras genom att sjöarbetstidslagen föreslås omfatta även små fartyg är frågan vad som skall avses med fartyg. De internationella sjövägsreglerna definierar fartyg som varje farkost, utom sjöflygplan, som används eller kan användas till transport på vattnet. Denna definition synes i huvudsak kunna följas vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen. När en farkost ligger stilla en längre tid, kan skäl dock finnas att anse sjöarbetstidslagen inte vara tillämplig. Som exempel vill jag nämna fartyg som året runt eller under en stor del av året ligger vid kaj och används som restaurang, hotell eller teater.

Som tredje stycke i 2 § tar utredningen i sitt förslag upp en ny bestämmelse, som gör det möjligt för parterna på arbetsmarknaden att genom kollektivavtal komma överens om ytterligare undantag från lagens tillämpning utöver dem som nämns i första och andra styckena. Förslaget innebär en utvidgning av den avtalsfrihet som redan finns i fråga om främst den ordinarie arbetstiden.

Utredningens förslag i denna del motsvarar 3 § första stycket i förslaget till allmän arbetstidslag. Bestämmelserna i det senare lagförslaget har utformats med syftet att även de arbetstagare i land som f. n. står utanför arbetstidslagstiftningen skall inordnas under lagen. Som utredningen påpekar har det syftet inte samma bärkraft för de ombordanställdas del. Fall kan dock finnas då arbetsmarknadens parter är eniga om att det är lämpligt att göra avsteg från de regler i sjöarbetstidslagen för vilka avtalsfrihet inte är särskilt föreskriven. Fackföreningsrörelsen omfattar de allra flesta ombordanställda, och den har styrka att effektivt hävda sina medlemmars intressen. Det är därför inte sannolikt att huvudorganisation för arbetstagarna kom-

mer att sluta eller godkänna avtal som inte tillgodoser bl. a. skyddsaspekten. Det är även önskvärt att arbetsmarknadens parter får tillfälle att självständigt påverka tillämpningsområdet för en lagstiftning som gäller just dem. Parterna har inte heller framfört någon erinran mot den utvidgning av avtalsfriheten som utredningen föreslår. Jag förordar att utredningens förslag följs.

Den föreslagna bestämmelsen innebär, att arbetsmarknadens parter genom kollektivavtal kan göra avsteg från lagen helt eller delvis för visst fartyg eller för grupp av fartyg, för viss fart eller för vissa ombordanställda. I den mån denna möjlighet inte utnyttjas är avtalsfriheten begränsad enligt reglerna i 10, 11 och 13 §§.

Begreppet huvudorganisation bör tolkas på samma sätt i förslaget till sjöarbetstidslag som i förslaget till allmän arbetstidslag.

Arbetstidslagstiftning bör, som jag tidigare anført, gälla för alla arbetstagare, om inte särskilda skäl föranleder annat. Inga skäl har framkommit som talar för att personalen på de statliga fartygen fortfarande skall undantas. I likhet med andra fartyg bör de statliga fartygen i princip inordnas under sjöarbetstidslagen.

På de flesta statsägda fartygen är arbetstidsförhållandena sådana, att de skäl som föranleder en särskild sjöarbetstidslagstiftning inte föreligger. Som exempel kan nämnas att vägverkets landsvägsfärjor i allmänhet inte har längre turer än 15—20 minuter och att personalens arbetstider redan enligt kollektivavtal stämmer överens med vad som gäller för verkets jämställda arbetstagare i land. Möjlighet bör därför öppnas att med avsteg från huvudregeln att sjöarbetstidslagen gäller för skeppstjänst förordna att den allmänna arbetstidslagen i stället skall gälla. Denna möjlighet bör emellertid enligt min mening inte begränsas till statliga fartyg. Även för fartyg som tillhör kommun eller enskild kan en liknande situation föreligga särskilt som sjöarbetstidslagen inte längre gör undantag för de minsta fartygen. Som exempel kan här nämnas båtar som används i inre vatten och har en mycket liten besättning som stundom arbetar i land och stundom på båten. Fall kan också finnas då det inte är lämpligt att någon av arbetstidslagarna tillämpas.

Jag förordar att i sjöarbetstidslagen tas in en sådan regel som utredningen föreslår. Kungl. Maj:t skall alltså få förordna, att lagen inte skall gälla på statligt fartyg, och Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer skall även i övrigt få medge undantag från tillämpningen av lagen om synnerliga skäl föreligger. I förslaget till allmän arbetstidslag förordar chefen för socialdepartementet en föreskrift om att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kan förordna, att den lagen skall tillämpas på skeppstjänst beträffande vilken beslut meddelats att sjöarbetstidslagen inte skall gälla. Det blir alltså i viss utsträckning möjligt att för-

ordna, att skeppstjänst helt eller delvis skall undantas från tillämpningen av sjöarbetstidslagen och att, i de fall då det är lämpligt, allmänna arbetstidslagen skall tillämpas i stället. Jag vill stryka under att möjligheten att förordna att allmänna arbetstidslagen skall tillämpas inte får utnyttjas så, att syftet med den särskilda sjöarbetstidslagen undergrävs. När förhållandena ombord är sådana, att sjöarbetstidslagen bör gälla, skall naturligtvis förordnande om undantag från lagens tillämpning inte ges.

Sjöarbetstidslagen gäller på svenskt fartyg även när detta befinner sig utanför Sveriges territorium. Även allmänna arbetstidslagen gäller oavsett var fartyget befinner sig, om förordnande har meddelats att den lagen skall tillämpas på skeppstjänst.

Att statlig myndighet som handhar dispensfrågor iakttar de förpliktelser som Sverige har på grund av internationella överenskommelser är enligt min mening så självfallet att det inte behöver sägas ut. Därtill kommer att Sverige f. n. inte är bundet av någon sådan överenskommelse som rör sjöarbetstid och att jag har för avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att återta de ratifikationsbeslut som är av intresse här. Jag hänvisar till avsnittet om ILO-konventioner.

3 §

Paragrafen motsvarar 2 § i gällande lag.

Utredningen

I definitionen av vecka har uttrycket »sju på varandra följande dygn» använts i stället för »sju dygn i följd», därför att sistnämnda uttryckssätt enligt det ordval som används i förslagets materiella stadganden skall beteckna en s. k. rullande sjudagarsperiod till skillnad från en fast veckoberäkning.

Arbetsveckan skall anses omfatta sju dygn även när datumgränsen passerar. Detta medför att veckan efter passagen kommer att börja på annan veckodag än dessförinnan.

Fartområdenas geografiska gränser är oförändrade. Begreppet fjärrtrafik i gällande lag har samma innebörd som oceanfart enligt lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg och sjöbefälskungörelsen. Utredningen har därför föreslagit att sådan fart även i sjöarbetstidslagen skall benämnas oceanfart. För kortare resor än oceanfart har de båda nämnda författningarna tre fartbegrepp (inre fart, stor kustfart och nordsjöfart) som inte direkt hänger samman med resans längd och som därför inte lämpligen kan tjäna som utgångspunkt för reglering av arbetstiden. För att benämningarna på fartområden i dessa tre sjöförfattningar skall bli mer ensartade har utredningen föreslagit att uttrycket närfart skall användas i stället för närtrafik.

På grund av gällande definitioner av närtrafik och lokalfart, som bl. a. medför att lokalfart är en speciell typ av närtrafik, har gällande lag måst

innehålla en särskild paragraf (3 §) som endast har innebörden att lagens regler om ordinarie arbetstid i närtrafik inte skall tillämpas på fartyg under 500 brt i lokalfart. Utredningen har ansett att detta förhållande kommer bättre till uttryck om definitionerna ändras så att från närfart undantas lokalfart och att lokalfartsbegreppet reserveras för fartyg under 500 brt, vilket uppnås genom att denna tonnagegräns tas in i definitionen av lokalfart.

Remissyttranden

Om de materiella reglerna anger en begränsning av den ordinarie arbetstiden till visst antal »timmar i veckan» framgår det enligt *sjöfartsstyrelsen* inte av lagtexten om det är fråga om fast eller rullande veckoberäkning. Samma förhållande gäller exempelvis övertidsbegränsningen i 11 §. Styrelsen föreslår att med en vecka genomgående skall förstås en fast period av sju på varandra följande dygn. På de ställen i lagen där annan fast tidsberäkning än en vecka avses bör ordet »fast» skjutas in före ordet »period». Styrelsen finner, i likhet med *fartygsbefälsföreningen*, det angeläget att utredningens rekommendation om gemensam veckoberäkning ombord följs.

Sjöfartsstyrelsen anser att den kombination av gångtid och fartygs storlek som utredningen använt som kriterium för att ange begreppet lokalfart bör undvikas. I och för sig är det önskvärt att samma fartområdesbestämningar används som i lagen om säkerheten på fartyg. Detta synes inte vara möjligt, men likväl bör den lagens princip uppehållas, att ett fartområde är en geografisk bestämning. Anknytningen till viss fartygsstorlek bör därför inte anges i definitionen utan i de särskilda arbetstidsreglerna.

Att lokalfart i lagförslaget definieras som en »resa» torde enligt *sjöfartsstyrelsen* inte innebära saklig ändring i förhållande till nuvarande definition. Med hänsyn till svårigheten att definiera vad en resa är, torde det inte vara möjligt att i lagtext fastställa detta begrepp. En vägledande exemplifiering i lagmotiven är dock önskvärd. Styrelsen åsyftar här särskilt frågan om en tur- och returresa med början och slut i svensk hamn skall anses utgöra vidsträcktare närfart än lokalfart, när hela resan normalt tar mer än 12 timmar men restiden i vardera riktningen understiger 12 timmar, eller tur- och returresan skall anses utgöra två resor och därför skall räknas som lokalfart. Frågan torde ha betydelse exempelvis för finlandstrafiken, om denna bedrivs med fartyg under 500 brt. Här kommer även definitionen av »oavbruten gång» in i bilden. Vissa nackdelar är förenade med en tolkning, som innebär att oavbruten gång utgör en resa men att avbruten gång konstituerar två resor. En kort stunds skillnad i hamnuppehållets längd vid vändpunkten skulle i fråga om fartyg under 500 brt göra, att den ordinarie arbetstidens längd kommer att förskjutas från vid det korta hamnuppehållet exempelvis genomsnittligt 12 timmar om dygnet enligt 6 § till vid det längre hamnuppehållet 10 timmar om dygnet enligt 9 §. En annan egendomlig

följd skulle bli, att fartyget skulle anses gå i vidsträcktare fart, om det kom tidigare tillbaka till utgångspunkten. Oklarheten om innebörden av uttrycket resa skulle även kunna ge anledning till tolkningssvårigheter om ett fartyg under en resa från exempelvis Stockholm till Göteborg gör kortare hamnuppehåll i orter mellan vilka gångtiden understiger 12 timmar. — Enligt 1 kap. 10 § lagen om säkerheten på fartyg, vilket lagrum handlar om certifikat för olika fartområden, kan styrelsen under vissa närmare angivna förutsättningar förordna, att fartyg som nyttjas i fart mellan utländska orter får anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som annars skulle vara fallet enligt lagens fartområdesdefinitioner. Meddelar styrelsen sådant förordnande, bör detta kunna få betydelse vid fastställande av minimibesättning för fartyget. Eftersom sjöarbetstidsbestämmelserna skall beaktas vid fastställande av ett fartygs minimibesättning, bör ett liknande förordnande kunna meddelas enligt sjöarbetstidslagen.

Redareföreningen anser att definitionen av närfart bör överarbetas. För i synnerhet den mindre och medelstora sjöfarten medför den nu ifrågasatta formuleringen, vilken är kopierad på andra sjöfartsförfattningar, så stora nackdelar att det blir än svårare för de svenska fartygen att hävda sig i konkurrensen med andra fartyg. En utvidgning av begreppet närfart synes därför nödvändig. Därvid bör uppmärksammas vad såväl Kungl. Maj:t som sjöfartsstyrelsen anfört i vissa beslut om minimibemannning. Med närfart har därvid bl. a. jämförts fart till orter vid Medelhavet eller Svarta havet och fart på Nordafrikas västkust norr om 25° nordlig latitud samt på Kanarieöarna och ön Madeira.

Fartygsbefälsföreningen föreslår en regel om att måltidsrast skall undantas vid beräkning av arbetstid endast om rasten uppgår till minst en halvtimme. I lokalfart inom svensk hamn förekommer ofta att måltidsraster begränsas till 1/4 timme. Det synes ej rimligt att en måltidsrast av så kort varaktighet skall avräknas från arbetstiden. Inte sällan intas under sådan rast skaffning t. ex. vid rortörn eller vid tillsyn av vissa arbetsmoment.

Departementschefen

I definitionerna av begreppen sjöman, ekonomipersonal, dagman, passagerarfartyg, dygn och vecka görs i förslaget ingen saklig ändring i förhållande till nu gällande definitioner.

Ett dygn är enligt lagförslaget en fast tidsenhet som följer den officiella tidsindelningen.

När ordet vecka eller veckor används i lagförslaget avses också genomgående en fast tidsberäkning. De i lagen nämnda veckoperioderna omfattar en vecka, två veckor eller fyra veckor. Att en period är fast innebär i dessa fall emellertid inte, att indelningen i kalenderveckor behöver följas. I stället

menas att den indelning i arbetsveckor, som på fartyget tillämpas för den enskilde sjömannen eller, vid gemensam veckoberäkning, för samtliga anställda, skall följas vid tidsberäkningen.

Förutom fast tidsberäkning förekommer i lagförslaget rullande tidsberäkning. I dessa fall används uttrycken »under två dygn i följd» (6 §) och »under 24 timmar i följd» (12 § första och andra styckena). Den rullande tidsberäkningen innebär, att den angivna tidrymden inte är fast utan kan läggas in när som helst under den tid då förutsättningarna för regelns tillämpning föreligger. »Under två dygn i följd» avser alltså inte bara första och andra arbetsdygnen utan även t. ex. andra och tredje dygnen eller sista dygnet i en tvåveckorsperiod och första dygnet i nästa period. Med uttrycket »under 24 timmar i följd» är sagt, att inte ens dygnsindelningen styr placeringen av periodgränserna.

Enligt min mening kommer skillnaden mellan fast och rullande tidsberäkning klarare till uttryck med det av sjöfartsstyrelsen föreslagna tillägget av ordet »fast», när en fast period avses. Jag delar utredningens uppfattning, att arbetsveckan skall anses omfatta sju dagar även när fartyget passerar den geografiska datumgränsen. Likaså finner jag utredningens rekommendation om gemensam veckoberäkning ombord välgrundad. Antalet ofullständiga arbetsveckor kommer visserligen att öka, men problemet med arbetstidsberäkning under brutna veckor kan lösas genom att den ordinarie arbetstiden och övertiden begränsas i proportion till det antal dygn som den brutna perioden omfattar. Så sker redan i viss utsträckning. Som framgår av motiveringen till 5 § är avsikten emellertid inte att sådan proportionsberäkning skall ske vid tillämpning av lagens bestämmelse om särskild veckobegränsning under fartygs uppehåll i hamn.

Utredningens förslag till definitioner av olika farter bör enligt min mening i huvudsak godtas. Utredningen har något anpassat de nuvarande begreppen till fartbegreppen i bl. a. lagen om säkerheten på fartyg. Förslaget medför vidare en förenkling vid utformningen av andra regler i lagen genom att enligt definitionen endast fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 ton kan gå i lokalfart. Jag ser det inte som en nackdel att ett fartbegrepp, alltså definitionen på viss trafik, begränsas till att gälla fartyg av särskilt slag. Någon direkt geografisk bestämning ingår inte i definitionen av lokalfart. I stället ges som i nuvarande lag en tidsbegränsning för resan, vars utgångspunkt eller mål skall vara en svensk hamn. Därigenom skapas indirekt en geografisk begränsning för lokalfarten. Oceanfart bör enligt min mening definieras som fart bortom den linje som anges för begränsningen av närfart. Därigenom ges i lagen även direkt en geografisk gräns för lokalfarten som kan komma att få betydelse för mycket snabba fartyg.

I fråga om innebörden i begreppet resa med fartyg vill jag, såvitt gäller lokalfart i sjöarbetstidslagens mening, anföra följande.

Om hänsyn tas enbart till syftet med sjöarbetstidslagen bör en resa anses omfatta en period då fartyget befinner sig till sjöss, innefattande kortare uppehåll i hamn, till dess fartyget ligger så länge i hamn, att huvuddelen av de anställda får fritid i land. Dessa synpunkter talar för att ett fartyg, som går i linjefart mellan två hamnar med eller utan uppehåll i mellanhamn och som gör endast ett kort uppehåll i den ena ändpunkten, skall anses göra endast en resa under förflyttningarna fram och tillbaka mellan ändpunkterna. En sådan slutsats stämmer emellertid inte väl överens med vanligt språkbruk. Jag finner det mest ändamålsenligt att betrakta framresa och återresa som skilda resor i sjöarbetstidslagens mening. Därmed saknar frågan om längden av uppehållet vid vändpunkten betydelse i sådant fall.

I andra fall kan däremot längden av det sedvanliga uppehållet i en hamn få betydelse för frågan om flera förflyttningar skall anses som mer än en resa i lagens mening. Närliggande fall kan komma att bedömas olika beroende på skillnader i tiden för hamnuppehåll. Sådana gränsfall är emellertid ofrånkomliga, och sett från sjöarbetstidslagens synpunkt är det i princip riktigt att ett längre uppehåll i hamn leder till att en resa anses avslutad. Hur lång tid fartyget i det särskilda fallet har stannat i mellanliggande hamn behöver inte vara avgörande för frågan om fartyget går i lokalfart. Om det inte är fråga om en enstaka resa, är i stället det avgörande om resan brukar pågå mer än 12 timmar, när förhållandena är ordinära och gången inte avbryts av längre uppehåll än två timmar i samband med varje hamnanlöp eller annan beröring med land. Gränsen 12 timmar hänger samman med bestämmelsen att ett fartyg under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, inte får ha mindre besättning än att befäl och manskap kan indelas i nödvändigt antal vakter (6 kap. 1 § lagen om säkerheten på fartyg).

Uttrycket beröring med land avser stillaliggande med fartyg, när besättningen har möjlighet att gå i land. Om fartyget ligger på redden föreligger alltså i regel sådan beröring. Så är däremot i allmänhet inte fallet, om fartyget ligger stilla till följd av grundstötning till sjöss.

För att tillämpningen av sjöarbetstidsreglerna inte skall försvåra tillämpningen av bemanningsreglerna förordar jag, att förordnande enligt 1 kap. 10 § sista stycket lagen om säkerheten på fartyg skall gälla även för tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för den tillämpningen. Med hänsyn till att jag föreslår en sådan regel och till att parterna på arbetsmarknaden har frihet att avtala om undantag från begränsningarna i 6 §, synes möjligheter finnas att tillgodose de synpunkter som redareföreningen framfört. Jag finner därför inte tillräckliga skäl att i lagens definition av begreppet närfart gå ifrån den nuvarande geografiska begränsningen. Beskrivningen av begränsningslinjen bör emellertid formu-

leras så, att den klarare anger den innebörd som den nuvarande beskrivningen har enligt nautisk expertis.

Genom att definitionerna av de olika farterna placeras i ordningen lokal-fart, närfart, oceanfart, anges den minst vidsträckt farten först och den vidsträcktaste sist, vilket knyter an till andra stycket. Även vid tillämpningen av det stycket har innebörden av ordet resa betydelse. Fartyg skall nämligen under resa hela tiden anses användas i den vidsträcktaste fart som resan avser. Ett lastfartyg som går från Luleå till en hamn vid Nordsjön och därifrån till Australien anses gå i oceanfart hela tiden, om åtminstone en del av det som lastats i Luleå lossas först i Australien. Om fartyget däremot får helt ny last i nordsjöhamnen, utgör förflyttningarna två resor. Under den första av dessa går fartyget i närfart. Andra kombinationer av förflyttningar kan förekomma.

En regel om måltidsrast och annat uppehåll fanns redan i 1919 års sjö-arbetstidslag. Med anledning av fartygsbefälsföreningens yttrande vill jag påpeka, att en arbetstagare inte anses åtnjuta måltidsrast i lagens mening, om han har att utföra arbete samtidigt som han intar förtäring. Bestämningen av begreppet rast får i övrigt lösas genom kollektivavtal och vid tillämpning av lagen. Därvid kan 17 § arbetarskyddslagen ge viss ledning. Utredningens förslag i fråga om måltidsrast och annat uppehåll i skeppstjänsten har jag godtagit.

Ordinarie arbetstid i ocean- och närfart

Under denna rubrik upptas i 4—7 §§ reglerna om ordinarie arbetstid i ocean- och närfart.

4 §

Paragrafen motsvarar 8 och 9 §§ i nu gällande lag.

Utredningen

Den ordinarie arbetstidens längd bör i princip vara densamma för sjömän som för anställda i land. För vaktindelad sjöman är det dock inte möjligt att med behållande av gällande vaktsystem tillämpa den för anställda i land föreslagna 40-timmarsveckan. I stället får sådan sjöman kompenseras för den längre ordinarie arbetstiden genom fördjupat vederlag. I fråga om dagman finns dock inte något som hindrar att den ordinarie arbetstiden bestäms till 40 timmar i veckan. För att markera sjömannens principiella likställighet med landanställda i fråga om den ordinarie arbetstidens längd har utredningen därför valt att inleda avsnittet om den ordinarie arbetstiden med föreskriften att sådan arbetstid för dagman får uppgå till högst 40

timmar i veckan. Vidare har dygnsmaximum behållits och angetts till oförändrat 8 timmar.

Departementschefen

Jag förordar utredningens förslag, mot vilket ingen erinran gjorts vid remissbehandlingen. Arbetsmarknadens parter kan avtala om längre ordinarie arbetstid enligt 13 §.

5 och 6 §§

Bestämmelserna i 5 och 6 §§ svarar mot 4, 5 och 7 §§ i gällande lag.

Utredningen

I 5 § regleras den ordinarie arbetstiden för trevaktindeldad sjöman och för radiopersonal. Paragrafen innebär, utom i fråga om veckoarbetstiden under hamnuppehåll, ingen materiell ändring av vad som nu gäller. Däremot har nuvarande bestämmelser förts samman i en enda paragraf och lagen har härigenom vunnit i överskådlighet. I enlighet med vad som tidigare har införts har dygnsmaximum behållits. Den ordinarie arbetstiden får sålunda inte överstiga 8 timmar om dygnet, och arbetstiden under hamnuppehåll begränsas dessutom till 40 timmar i veckan. Sistnämnda begränsning skall ej tillämpas under avgångs- eller ankomstdygn, vilket överensstämmer med gällande 7 §.

Om hamnuppehåll, som varar minst sex hela dygn, börjar på annan veckodag än arbetsveckans första dag, är det inte avsett att arbetsveckan skall brytas så att ny veckoberäkning tillämpas från hamnuppehållets första dygn. Ett sådant system gör det nödvändigt att beräkna arbetstid på bruten vecka. En annan svårighet är att om hamnuppehållets längd inte kan beräknas i förväg, man vid arbetsveckans slut inte alltid kan avgöra hur stor del av arbetet som har utgjort ordinarie arbete. I stället skall man alltså fortsätta med den veckoberäkning som tillämpades före det långa hamnuppehållet. I praktiken har man också hittills tillämpat detta system med fasta veckor. Om hamnuppehållet fördelar sig på två på varandra följande arbetsveckor så att hamnuppehållet under varje vecka varar mindre än sex hela dygn, blir 40-timmarsregeln inte tillämplig. Detta lär dock i praktiken ha ringa betydelse, eftersom kollektivavtalen när det gäller hamnuppehåll regelmässigt förbjuder arbete på söndag och inskränker arbete på lördag. Därigenom torde uppnås i stort sett samma resultat som om 40-timmarsregeln hade varit tillämplig.

6 § avser tvåvaktindeldad sjöman. Den är utformad som ett undantag från bestämmelserna i förslaget 5 §, vilket överensstämmer med den teknik som används i gällande lag. Liksom när det gäller dagman och trevaktindeldad

sjöman torde lagen vinna i överskådlighet genom att bestämmelserna om ordinarie arbetstid för tvåvaktindeland sjöman har förts samman i en enda paragraf. För att bestämmelserna skall bli mera lättillgängliga har paragrafen delats upp i olika punkter.

Arbetstiden till sjöss tillåts alltjämt uppgå till 24 timmar under två dygn i följd, vilket är nödvändigt för att tvåvaktsystemet skall kunna behållas.

Det materiella innehållet i bestämmelserna om arbetstiden på avgångs- och ankomstdygn stämmer överens med nu gällande lag. I den avslutande bestämningen i gällande 5 § »medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn» har orden »förtöjt eller förankrat» utgått såsom överflödiga, eftersom ett fartyg kan anses vara i hamn endast om det är förtöjt eller förankrat.

Under hamnuppehåll begränsas arbetstiden till 8 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan, vilket stämmer överens med den föreslagna arbetstiden för dagman och under hamnuppehåll för trevaktindeland sjöman. Liksom när det gäller trevaktindeland sjöman (5 §) blir 40-timmarsregeln tillämplig endast om fartyget under veckan ligger i hamn minst sex hela dygn, och regeln inskränker inte arbetstiden under sjö-, avgångs- eller ankomstdygn.

I andra stycket har föreskrivits att den ordinarie arbetstiden inte får överskrida 112 timmar under en period av två veckor. Detta innebär en materiell ändring, eftersom 112-timmarsbegränsningen i gällande 4 § 2 mom. endast avser sjödygn och alltså inte hindrar att man därutöver tar ut ordinarie arbetstid under andra dygn. Enligt vad utredningen har sig bekant har denna möjlighet att kombinera arbetstiden till sjöss och i hamn också använts. Därigenom har den ordinarie arbetstiden under en tvåveckorsperiod kunnat betydligt överstiga 112 timmar och i enstaka fall uppgått till 140 à 150 timmar. Utredningen har ansett att sådana arbetstidsuttag inte rimligen bör få förekomma.

Paragrafen får liksom förut tillämpas endast på fartyg under 500 brt i närfart. På sådana fartyg är maskinpersonalen sällan vaktindeland. I den mån vaktindelning likväl förekommer, får man enligt paragrafens sista stycke inte tillämpa tvåvaktsystem på maskinpersonalen om fartyget har stor maskinstyrka, utan då måste trevaktindelning enligt 5 § tillgripas. Denna gräns går f. n. vid 700 indikerade hästkrafter (IHK). Ett numera tillämpat sätt att mäta maskinstyrkan är effektiva hästkrafter (EHK). Eftersom 700 IHK i allmänhet motsvarar omkring 550 EHK, en gräns som förekommer i sjöbefälskungörelsen, föreslår utredningen att denna gräns används även i sjöarbetstidslagen. Om maskinstyrkan på ett fartyg, som har färdigställt innan lagen träder i kraft, understiger 700 IHK men överstiger 550 EHK, bör tvåvaktindelning även i fortsättningen kunna få tillämpas. Arbetsmarknadens parter har enats om att i kommande avtal med redareföreningen ta in en regel med sådan innebörd.

Även om fartygets maskinstyrka understiger 700 IHK måste enligt gällande 4 § 2 mom. b trevaktindelning tillgripas i fråga om sjöman som för hand eldar med kol på resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång. I alla sjöarbetstidslagar har det funnits specialregler för sådana sjömän, eftersom det gäller ett tungt arbete i en pressande miljö.

Utredningen har funnit att förhållandena numera är sådana att bestämmelsen i gällande 4 § 2 mom. b har förlorat sin betydelse och därför kan utgå.

Numera kan ett fartyg ha dubbla bruttodräktighetsmått. Mellandäcksrums räknas in i det ena måttet men inte i det andra. Dessa dubbla mått kan anges på ett enda mätbrev. Enligt IMCO-rekommendationen den 18 oktober 1963 (A 48 III) skall i så fall den högre bruttodräktigheten alltid användas i frågor om fartygets säkerhet. Härmed avses inte endast säkerhet i teknisk mening utan även t. ex. frågor om bemanning och sjöarbetstid. Denna regel har kommit till uttryck i den svenska lagstiftningen genom en bestämmelse i kungörelsen (1954: 550) angående skeppsmätning att, då dubbla dräktigheter har angetts i mätbrevet, den lägre dräktigheten skall gälla endast vid beräkning av fartygsumgälder och endast om djupgåendet inte är större än mätmärket markerar. Härav följer att, om det ena bruttotonnaget enligt mätbrevet understiger 500 ton medan det andra överstiger detta tal, inte 6 § utan 5 § skall tillämpas, vilket innebär att tvåvaktindelning inte kan förekomma ombord.

Remissyttranden

Maskinbefälsförbundet befarar att lydelsen av 5 § i utredningens förslag kan vålla svårigheter i tillämpningen om under en vecka arbete sker både till sjöss och i land.

Av både rättviseskäl och säkerhetsskäl tillstyrker *sjöfartsstyrelsen* förslaget i 6 § om begränsning av den ordinarie arbetstiden till 112 timmar under en tvåveckorsperiod. Förslaget innebär att den nuvarande möjligheten försvinner att genom sammanläggning av den ordinarie arbetstid som medges till sjöss med den som medges i hamn ta ut 140 à 150 timmars ordinarie arbetstid under en tvåveckorsperiod. Den föreslagna regeln kommer att väsentligt minska de nuvarande möjligheterna till arbetstidsuttag.

Rederiföreningen påpekar att det är svårt att avgöra vilken inverkan på trafiken den föreslagna begränsningen till 112 timmar kommer att få men förutsätter att eventuella svårigheter kan bemästras.

Departementschefen

Mot innehållet i utredningens förslag till bestämmelser i 5 § för vaktindelad personal och radiopersonal har jag ingen erinran. Som utredningen har påpekat, bör lagregelns veckobegränsning liksom f. n. gälla den fasta arbetsveckan och alltså inte en rullande tid av sju dygn i följd. Regeln om 40 timmars veckobegränsning får betydelse endast om fartyget under den fasta arbetsveckan ligger i hamn minst sex dagar, ankomst- och avgångsdagarna oräknade, eftersom längre ordinarie arbetstid än 40 timmar ändå inte får tas ut under ett mindre antal dagar. Förekommer under en vecka arbete till sjöss under mer än ett dygn, gäller alltså dygnsbegränsning men inte veckobegränsning för den ordinarie arbetstiden.

Enligt min mening bör sådan arbetstid som möjliggör tvåvaktsystem fortfarande kunna tas ut under samma villkor som f. n. I fråga om begränsningen till närfart är att märka regeln i 3 § tredje stycket, som innebär att viss annan trafik kan jämföras med sådan fart. Frågan om vilken storlek på fartygen som skall vara bestämmande får prövas på nytt när resultatet av det pågående internationella arbetet med nya regler om skeppsmätning föreligger.

Jag delar utredningens uppfattning om vilket innehåll reglerna om ordinarie arbetstid för vaktpersonal och radiopersonal på tvåvaktsfartyg bör ha.

Till sjöss får ordinarie arbetstid alltså uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd. Det är denna regel som möjliggör tvåvaktsystemet. När fartyget i stället ligger i hamn under ett helt dygn och vaktindelning alltså i regel inte behövs, får ordinarie arbetstiden inte överstiga 8 timmar om dygnet.

Under dygn då fartyget går från eller kommer till hamn behövs vaktindelning medan fartyget befinner sig till sjöss. Å andra sidan bör den begränsning av ordinarie arbetstiden som gäller för hamndygn tillämpas i den mån det är möjligt. I de fall då fartyget ligger i hamn minst halva dygnet tillgodoser en regel om 8 timmars ordinarie arbetstid behovet av vaktindelning. För det fallet behöver avsteg från hamnarbetstiden alltså inte göras. Är fartyget däremot till sjöss eller annars under gång större delen av dygnet, räcker 8 timmar inte till för tillämpning av tvåvaktsystemet medan fartyget är till sjöss. Därför får de ordinarie arbetstider som möjliggörs av begränsningen till 24 timmar under två dygn, dvs. tvåvaktindelning, tillämpas medan fartyget är till sjöss. Medan fartyget ligger i hamn under sådant dygn får ordinarie arbetstid tas ut endast i sådan utsträckning att den tiden, tillsammans med redan fullgjord ordinarie arbetstid till sjöss eller i hamn under det dygnet, uppgår till högst 1 timme mer än 8 timmar. Har sjömannen redan utfört arbete under minst $(8 + 1 =) 9$ timmar, får ytterligare ordinarie arbetstid inte tas ut i hamn.

Reglerna härom i 6 § bör ges en annan redaktionell utformning än utredningen har föreslagit.

Någon särskild föreskrift om den ordinarie arbetstiden när fartyget ligger i hamn hela dygn behöver inte tas in i 6 §. Regeln i 5 § om hamnarbetstid gäller för både trevaktspersonal och tvåvaktspersonal. Liksom för trevaktindeland personal får 40-timmarsregeln betydelse endast när fartyget ligger i hamn minst sex hela dygn under veckan. I övrigt skall för tvåvaktspersonalen gälla att arbetstiden begränsas till 112 timmar under en fast period av två arbetsveckor oavsett hur stor del av perioden fartyget ligger till sjöss eller i hamn.

När maskinstyrkan på ett fartyg överstiger 550 EHK bör fartyget få tillämpa tvåvaktindelning även i fortsättningen, om fartyget blivit sjösatt innan lagen träder i kraft och maskinstyrkan understiger 700 IHK. Lagen bör innehålla en övergångsbestämmelse om det.

Jag delar utredningens uppfattning, att den särskilda regeln för vissa eldare kan utgå.

Som framgår av 13 § har arbetsmarknadens parter frihet att genom kollektivavtal gå från begränsningarna i 5 och 6 §§.

7 §

Paragrafen motsvarar 10 § i nu gällande lag.

Utredningen

Gällande regler för ekonomipersonalens ordinarie arbetstid är starkt differentierade. Utredningen anser att nuvarande detaljreglering inte längre fyller något ändamål och att det är tillfyllest med mera generella bestämmelser liknande dem som gäller för övriga sjömän. Det har vidare ansetts möjligt att minska ekonomipersonalens ordinarie veckoarbetstid så att den inte i något fall får överstiga vad som gäller för trevaktindeland sjöman eller 56 timmar i veckan. Den föreslagna ändringen innebär att den ordinarie arbetstiden minskas med 7 timmar i veckan för personalen på passagerarfartyg, utom för det fall att sådant fartyg ligger i hamn utan passagerare ombord. I sistnämnda fall liksom i fråga om lastfartyg vid hamnuppehåll möjliggör förslaget formellt en längre veckoarbetstid än f.n. därför att gällande begränsningar för arbete på lör-, sön- och helgdagar har slopats så att reglerna i denna paragraf har kunnat göras generella. Detsamma gäller emellertid även beträffande övriga sjömän. Förslaget grundas på det förhållandet att parterna har enats om att komplettera kollektivavtalen med redareföreningen med gällande lags regler om arbete på lör-, sön- och helgdagar. I praktiken kommer därför någon ökning av den ordinarie arbetstiden inte att uppkomma.

Dygnsarbetstiden föreslås i huvudsak bli oförändrad, dvs. 9 timmar på passagerarfartyg och 8 timmar på annat fartyg. Förslaget innebär emellertid att arbetstiden kan förlängas från nuvarande 8 till 9 timmar, när passagerarfartyg ligger i hamn utan passagerare ombord. Detta är en konsekvens av den föreslagna mera generella uppbyggnaden av paragrafen och får ses mot bakgrunden av de avsevärda förbättringar som förslaget i denna del i övrigt innebär.

Utredningens förslag upptar ingen motsvarighet till gällande 11 §, som innehåller den icke straffbelagda bestämmelsen att ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet med ett av befälhavaren efter samråd med ekonomiföreståndaren på förhand fastställt arbetstidsschema, som bör vara anslaget på arbetsplatsen. Utredningen anser att en regel om arbetstidsschema inte längre behöver behållas i sjöarbetstidslagen lika litet som i allmänna arbetstidslagen. Behovet av arbetstidsschema kan tillgodoses genom kollektivavtal eller genom tillsynsmyndighetens anvisningar.

Departementschefen

Jag instämmer i utredningens synpunkter på regler för ekonomipersonalens arbetstider och förordar att förslaget, mot vilket ingen erinran har gjorts vid remissbehandlingen, genomförs. Som framgår av 13 § kan reglerna i 7 § frångås genom bestämmelser i kollektivavtal.

Ordinarie arbetstid i lokalfart

Under denna rubrik upptas i 8 och 9 §§ lagreglerna om ordinarie arbetstid i lokalfart inom och utom svensk hamn.

8 §

Paragrafen motsvarar 13 § 1 mom. i gällande lag.

Utredningen

Bestämmelserna i nu föreslagna 8 § första stycket innebär i förhållande till gällande lag endast den sakliga ändringen att veckoarbetstiden har minskats från 42 1/2 till 40 timmar. Det finns enligt utredningens mening ingenting som talar mot att 40-timmarsveckan kommer till direkt uttryck i regeln om ordinarie arbetstid i hamnfart.

Undantagsregeln i 8 § andra stycket har hämtats från arbetstidskommitténs förslag. Regeln innebär att arbetstiden liksom enligt 13 § 1 mom. andra stycket i gällande lag inte begränsas per dygn och att begränsningsperioden för den ordinarie arbetstiden får utsträckas från en vecka till högst fyra veckor, när det påkallas med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt. Enligt gällande regler i sjöarbetstidslagen och

den allmänna arbetstidslagen är begränsningsperioden högst tre veckor och förutsättningen för utsträckning av perioden att arbetet bedrivs med regelbunden skiftindelning. Skillnaden består alltså dels i att begränsningsperioden kan göras en vecka längre än f. n., dels i att förutsättningen för regelns tillämpning har gjorts mindre sträng. En utökning av begränsningsperiodens längd från tre till fyra veckor torde ha mindre praktisk betydelse. Den föreslagna begränsningsperioden fyra veckor lär komma i fråga främst när nu gällande förutsättning för treveckorsbegränsning föreligger, dvs. vid skiftindelning som är regelbunden. Treveckorsbegränsningen används f. n. sällan.

På grund av lagens dispositivitet (13 §) kan parterna vid behov genom kollektivavtal komma överens om att en begränsningsperiod av fyra veckor eller längre tidrymd skall tillämpas även i fall som inte omfattas av den föreslagna lagtexten.

Remissyttranden

Sågverksförbundet framhåller att det är nödvändigt att arbetstiden på bogserbåtar i hamnfart i största möjliga utsträckning harmonierar med arbetstiden i resp. industri, om båtarna skall kunna fungera som den länk i produktionskedjan som de utgör.

Rederiföreningen finner att förslaget till undantag från begränsningsreglerna för lokalfart inom svensk hamn är tillfredsställande. Förslaget ger möjlighet till en smidig arbetstidsreglering för mindre fartyg i lokalfart inom hamn.

Sjöfartsstyrelsen har ingen erinran mot förslaget att begränsningsperioden för lokalfart inom svensk hamn förlängs till fyra veckor men förordar att kravet på regelbunden skiftindelning behålls. Även *TCO*, *fartygsbefälsföreningen* och *maskinbefälsförbundet* anser att kravet på skiftindelning skall stå kvar. Enligt *TCO* och *maskinbefälsförbundet* bör inte heller begränsningsperioden göras längre än tre veckor. *Fartygsbefälsföreningen* anför att en från tre till fyra veckor utökad begränsningsperiod visserligen kan väntas komma i fråga främst vid regelbunden skiftindelning men att de sammanlagda lättnaderna enligt förslaget ändå inger betänkligheter. Den enda spärregel som återstår är förslagets 12 § som föreskriver att sjöman får åläggas högst 16 timmars skeppstjänst under 24 timmar i följd. Arbetstiden för en fyraveckorsperiod kan under sådana omständigheter tas ut under tio dagar. Även om regeln att sjöman under en 24-timmarsperiod skall beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd står i strid med ett arbetstidsuttag av detta omfång, är likväl blotta förekomsten av en undantagsregel av detta slag stötande. Föreningen ifrågasätter om inte avsteg från huvudregeln bör sanktioneras av avtalsslutande parter innan de tillämpas. *Maskinbefälsförbundet* menar att som ytterligare

villkor redan för rätt att tillämpa tre veckors begränsningsperiod bör föreskrivas att arbetsmarknadens parter har träffat överenskommelse om det. TCO anser att arbetstidskommitténs skäl för en maximal begränsningsperiod på fyra veckor saknar relevans när det gäller sjöarbetstidslagen. I de fall då särskilt starka skäl föreligger för längre begränsningsperiod än tre veckor, kan överenskommelse träffas genom kollektivavtal.

Fartygsbefälsföreningen anför att fråga hur övertidsbestämmelserna skall tillämpas uppkommer, om den föreslagna undantagsregeln godtas. Lagen säger intet om när övertidersättning skall börja utgå. Föreningen utgår från att den veckovis begränsade övertiden i varje fall inte får sammanläggas för att i full utsträckning disponeras under slutet av begränsningsperioden.

Maskinbefälsförbundet sätter sig mot att raster kortare än 30 minuter räknas från den sammanlagda arbetstiden. I sjöfart av denna art är det inte ovanligt med »matraster» på 5—15 minuter samtidigt som personalen får utföra vissa arbetsuppgifter. Under sådana förhållanden är det orimligt att dessa »raster» avräknas från arbetstiden. *Fartygsbefälsföreningen* anför liknande synpunkter.

Departementschefen

Som utredningen har funnit finns det inte anledning att gå från den vid tillkomsten av de särskilda bestämmelserna för lokalfart uttalade principen om likställdhet i fråga om arbetstiden mellan skeppstjänst i hamnfart och arbete i land. I stället kan det finnas skäl att i likhet med några remissinstanser ifrågasätta, om inte den allmänna arbetstidslagen bör göras tillämplig på lokalfart, särskilt hamnfart. I likhet med utredningen anser jag emellertid att sjöarbetstidslagen i princip bör gälla för all skeppstjänst. I vissa fall kan emellertid enligt 2 § i förslaget förordnande meddelas om undantag från sjöarbetstidslagens tillämpning. Även genom kollektivavtal kan reglerna i 8 § frångås.

Som jag tidigare anfört bör dygnsbegränsningen bibehållas, även i lokalfart. Gränsen per dygn bör som f. n. sättas vid 9 timmar. Något hinder mot att sänka den ordinarie arbetstiden per vecka till 40 timmar synes inte föreligga.

Utredningens förslag om rätt att gå från huvudregeln om arbetstid i hamnfart stämmer överens med en bestämmelse i förslaget till allmän arbetstidslag. Med hänsyn till principen om likställdhet i fråga om arbetstiden mellan skeppstjänst i hamnfart och arbete i land biträder jag utredningens förslag. Jag utgår från att den förlängda begränsningsperioden i regel kommer att användas i samma situationer som f. n., alltså vid regelbunden skiftindelning.

Som framgår av motiveringen till 3 § avses med uttrycket »under en fast

period av» en fast beräkning till skillnad från ett rullande system. När begränsningsperioden fyra veckor tillämpas, skall alltså den första perioden omfatta veckorna 1—4, den andra veckorna 5—8, den tredje veckorna 9—12 etc.

Rätten enligt 11 § att ta ut övertid är begränsad till en vecka, alltså en fast period av sju på varandra följande dagar. Någon sammanläggning av rätten till övertid till slutet av t. ex. en fyraveckorsperiod kan därför inte ske med stöd av lagen.

Förslaget till allmän arbetstidslag har en regel om att raster skall räknas av från arbetstiden. Enligt min mening bör även i denna fråga bestämmelserna vara lika för ombordanställda i hamnfart och landanställda. I övrigt hänvisar jag till mitt uttalande om raster i motiveringen till 3 §.

Bestämmelser om vederlag behövs inte för hamnfart, eftersom den ordinarie arbetstiden är begränsad till 40 timmar i veckan.

Som framgår av 3 § är 8 § tillämplig endast på fartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton.

9 §

Paragrafen motsvarar 13 § 2 mom. i gällande lag.

Utredningen

För lokalfart utom svensk hamn innebär förslaget de materiella ändringarna att den dagliga arbetstiden begränsas till 10 i stället för 12 timmar och att bestämmelsen om arbete i hamn på helgdag utgår.

Särskilda arbetstidsregler för detta fartområde infördes först genom gällande lag. Vid lagens tillkomst strök föredragande departementschefen under att det främsta syftet med dessa arbetstidsregler var att tjäna som underlag för en avtalsenlig reglering av arbetstiden, som bättre anslöt till förhållandena inom de enskilda arbetsområdena. Att lagen ej föreskrev vederlag i sådan fart, motiverade departementschefen med att denna fråga inte utan vidare kunde lösas lagstiftningsvägen med hänsyn till de varierande förhållandena. Det fick anföras åt arbetsmarknadens parter att på detta område träffa överenskommelse även i frågor om vederlag.

Bogserbåtsavtalen med allmänna gruppen och sågverksförbundet innehåller regler om ordinarie arbetstid och vederlag för »annan fart», varmed avses både lokalfart utom hamn och längre resor.

Utredningen har övervägt att överföra denna avtalsmässiga reglering till lagbestämmelserna för lokalfart utom hamn. Detta skulle emellertid ha medfört en viss försämring för denna grupp av ombordanställda, medan lagförslaget i övrigt innebär förbättrade villkor för sjömännen. Utredningen har därför stannat vid att behålla gällande lags konstruktion med veckan som begränsningsperiod. Vidare har utredningen ansett sig kunna föreslå att

dygnsarbetstiden skall minskas med 2 timmar till 10 timmar. Om skeppstjänst utöver 10 timmar fordras, finns möjlighet att genom kollektivavtal föreskriva längre ordinarie dygnsarbetstid än den legala eller, om behovet är mera tillfälligt, att tillgripa övertid. Om resan varar längre än 12 timmar, kommer närfartsbestämmelserna att bli tillämpliga.

Som framgår av kommentaren till 10 § har utredningen inte funnit något hinder för att sjöman i lokalfart utom hamn tillerkänns laglig rätt till vederlag.

Även med de ändringar, som nu föreslås beträffande ordinarie arbetstid och vederlag, är avsikten alltjämt att lagens bestämmelser för detta fartområde främst skall tjäna som underlag för en avtalsenlig reglering som bättre ansluter till förhållandena inom de enskilda arbetsområdena. Genom avtalsmässig reglering får även lösas sådana frågor, som lagen med hänsyn till kravet på en enkel och okomplicerad lagstiftning inte behandlar. Som exempel kan nämnas fallet att ett fartyg under en vecka omväxlande går i lokalfart inom och utom hamn.

Remissyttranden

Maskinbefälsförbundet anser att begreppet lokalfart utom svensk hamn saknar varje berättigande och därför bör utgå. Att i en ny lag föreslå en arbetsvecka på 56 ordinarie arbetstimmar och med möjlighet att ta ut 10 timmar per dygn borde vara helt främmande i en tid då avsikten är att tillförsäkra andra grupper av anställda högst 40 ordinarie arbetstimmar per vecka. Utredningens förslag om att tiden mellan 40 och 56 timmar per vecka skall kompenseras med vederlagsledighet är en förbättring mot vad som nu gäller men kan inte kompensera förslagets starka avvikelser från bestämmelserna för landanställda.

Allmänna gruppen och *sågverksförbundet* finner att utredningen inte förebragt några skäl för att sänka den nuvarande gränsen för arbetstiden per dygn. Om dygnsbegränsning anses behövas i 9 §, bör gränsen behållas vid 12 timmar. En sådan gräns harmonierar bättre med den definition av begreppet lokalfart som har föreslagits i 3 §.

Departementschefen

Lokalfart utom hamn är en trafikform som ligger mellan lokalfart i hamn och närfart. Den omfattar trafik av skilda slag, t. ex. bogsering som sträcker sig utanför hamnområdet, isbrytning med hjälp av bogserbåtar, timmerbogsering kortare sträckor, sandtransporter med pråmar, skärgårdstrafik samt viss trafik i inre vattendrag och längs kusten. Eftersom resan i normala fall inte varar längre än 12 timmar, förekommer ingen vaktindelning. Enligt 3 § kan endast fartyg under 500 brt gå i lokalfart.

Lagreglernas funktion att vara underlag för kollektivavtal gäller i särskilt hög grad för lokalfarten utom hamn. Med hänsyn till de olika slag av trafik och skiftande arbetstidsförhållanden som återfinns i sådan fart och med hänsyn även till att också arbetstagare i denna fart bör ges minskad arbetstid, anser jag att utredningens förslag bör godtas. Detta innebär att veckobegränsningen behålls vid 56 timmar, att dygnsbegränsningen behålls men sänks till 10 timmar och att vederlagsreglerna utvidgas att gälla även för denna fart. För den del av lokalfarten som har längre gångtid än 10 timmar kan avtal träffas om längre ordinarie arbetstid per dygn.

Vederlag, övertid m. m.

Under denna rubrik upptas i 10—12 §§ lagreglerna om vederlag, övertid, det totala arbetstidsuttagets begränsning och sammanhängande vilotid.

10 §

Paragrafen motsvarar 12 § i nu gällande lag.

Utredningen

Såsom har framgått av utredningens förslag i fråga om den ordinarie arbetstiden föreslås, att 40-timmarsveckan för landanställda blir direkt tillämplig för dagmän och för sjömän i lokalfart inom hamn. För övriga föreslås arbetstidsförkortningen i stället huvudsakligen komma till uttryck genom att vederlaget fördjupas. Vederlag skall utgå för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 40 timmar i veckan. Eftersom den ordinarie arbetstiden för tvåvaktindelade sjömän beräknas på tvåveckorsperiod, utgår för dem vederlag för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 80 timmar under en period av två veckor. Frånsett själva fördjupningen av vederlaget innebär förslaget följande ändringar av vad som nu gäller.

Utredningens förslag att dagmans ordinarie arbetstid skall minskas till 40 timmar i veckan medför att föreskrift i lag om vederlag för dagman inte längre behövs.

I gällande lag beräknas ekonomipersonalens vederlag på tvåveckorsperiod. Enligt förslaget införs för ekonomipersonalen en begränsning av den ordinarie arbetstiden per vecka. Utredningen har inte funnit något hinder för att ekonomipersonalens vederlag likaledes beräknas per vecka. Sådant vederlag föreslås alltså skola utgå för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 40 timmar i veckan.

I lokalfart utom hamn utgår enligt gällande lag inte vederlag, fastän den ordinarie arbetstiden i sådan fart kan uppgå till 56 timmar i veckan. Anledningen härtill var de varierande förhållandena inom sådan fart, där arbetsfrågorna ansågs kunna lösas bäst genom avtal. Såsom framgår av vad

som har anförts till 9 §, har parterna för detta fartområde genomgående träffat kollektivavtal som avviker från den legala arbetstiden bl. a. genom att vederlag har införts. Utredningen har inte funnit något hinder för att sjömän i sådan fart i lag tillerkänns rätt till vederlag, vilket liksom för de flesta andra sjömän bör utgå för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 40 timmar i veckan.

Med vederlagsparagrafens vecka och tvåveckorsperiod avses samma tidsenhet som den på vilken den ordinarie arbetstiden skall beräknas.

Remissyttrande

Arbetsmarknadsstyrelsen delar utredningens synpunkter på formerna för uttag av vederlag.

Departementschefen

Under remissbehandlingen har ingen erinran framförts mot utredningens förslag i 10 §. Jag biträder förslaget. Endast redaktionella ändringar är påkallade. Som framgår av 2 och 13 §§ är lagreglerna om vederlag tvingande om inte undantag från lagens tillämpning har gjorts med stöd av 2 § tredje eller fjärde stycket. Genom kollektivavtal får dock bestämmas, att vederlag skall utgå på annat sätt än i form av fritid i hamn.

11 §

11 § handlar om övertidsarbete och säkerhetstjänst. I gällande lag finns föreskrifter i dessa ämnen i 14—17 §§.

Utredningen

Nu gällande föreskrift om begränsning av övertidsarbete till 18 timmar i veckan föreslås ändrad på så sätt att övertidsarbete skall få förekomma under högst 13 timmar och, om så medges i kollektivavtal, ytterligare högst 5 timmar i veckan.

Bland utredningens experter har yppats olika meningar i denna fråga. Å ena sidan har gjorts gällande, att lagen nu medger övertidsarbete i alltför hög grad och att övertidsbegränsningarna därför bör skärpas.

Å andra sidan har det ansetts önskvärt, att nuvarande begränsningsperiod om en vecka utökas till fyra veckor som gäller för anställda i land, vilket i vissa fall skulle medge ett flexiblere övertidsuttag. Särskilt för vissa typer av fartyg medför hamnanlöpen ibland ett tillfälligt men betydande behov av övertidsarbete, utan vilket driften inte kan skötas rationellt.

Utredningens skäl för den nu föreslagna regeln är följande.

Enligt gällande bestämmelser kan en landanställd under ett år med 48 arbetsveckor teoretiskt komma upp i 686 övertidstimmar. Enligt arbetstidskommittén låg det genomsnittliga övertidsuttaget inom den svenska in-

dustrin under åren 1960—1966 vid högst omkring 60 à 65 timmar per år eller omkring 1 1/4 timme i veckan.

Gällande övertidsbegränsning i sjöarbetstidslagen, 18 timmar i veckan, motsvarar — om man räknar med att sjömännens arbetsår liksom landanställdas omfattar 48 veckor — 864 övertidstimmar per år. Antalet arbetsveckor för år blir något mindre för sjöman som tar ut vederlag i form av fritid. Trots att den ordinarie arbetstiden för många sjömän, t. ex. vaktindelade, är betydligt längre än för landanställda, kan sjömännen alltså dessutom lagligen åläggas mera övertidsarbete än anställda i land. Redareföreningens statistik visar också att det genomsnittliga övertidsuttaget bland sjömännen är mycket större än för landanställda. Härtill kommer att det lagstadgade totala arbetstidsuttaget för landanställda sjunker genom 40-timmarsveckans införande, medan däremot för stora grupper av sjömän den ordinarie arbetstidens längd inte minskas utan arbetstidsförkortningen kommer till uttryck genom att vederlaget ökar. Skillnaden mellan det lagligt tillåtna totala arbetstidsuttaget per vecka för landanställda och för sjömän ökar alltså ytterligare om sjöarbetstidslagens övertidsbegränsning blir oförändrad.

Av dessa skäl och mot bakgrund av vad som framkommit genom tidigare nämnda undersökningar och uttalanden om de ombordanställdas sjukdomar och dödlighet har utredningen ansett sig böra föreslå, att det lagligen medgivna övertidsarbetet minskas till 13 timmar i veckan med möjlighet för parterna att genom kollektivavtal besluta att ytterligare övertid får tas ut, dock högst 5 timmar i veckan.

Att på detta sätt en del av övertidsbegränsningen blir dispositiv är inte en helt ny tanke. Redan i SOU 1934: 8 (s. 114) föreslogs att sjöarbetstidslagen skulle begränsa övertidsarbete, som ersattes kontant, till 18 timmar per vecka eller efter överenskommelse 24 timmar per vecka.

Om parterna begagnar sig av möjligheten att avtala om längre övertid än 13 timmar i veckan, kommer det lagligen tillåtna övertidsuttaget per vecka att utgöra 13 timmar jämte det antal timmar som framgår av avtalet, och den som beordrar övertidsarbete därutöver ådrar sig lagens straffansvar härför enligt 18 §.

I detta sammanhang bör beaktas att om den ordinarie arbetstidens längd enligt avtal avviker från lagen, så inträder övertidsarbete i lagens mening först när sjömannen har arbetat mer än som följer av det regelsystem — lagens eller avtalets — som medger den längsta ordinarie arbetstiden. Om denna är längre i avtalet än enligt lagen, uppkommer alltså övertidsarbete i lagens mening först när den avtalade ordinarie arbetstiden överskrids.

Vidare kan avtalen föreskriva att övertidsersättning skall utgå för skeppstjänst t. ex. på söndagar eller utom de avtalade normala förläggningstiderna. Sådan skeppstjänst kan i lagens mening vara ordinarie arbete och skall då inte räknas in i det övertidsmått som lagen medger.

Undantagen i gällande 16 § a—e från övertidsbegränsningarna har oförändrade överförts till 11 §.

Förslaget behåller alltså tekniken i nu gällande lag med en uppräkningslista av de särskilda situationer som kan föranleda att övertidsbegränsningen får överskridas, avslutad med en mer allmänt formulerad föreskrift som avser att fånga in andra jämförbara, inte särskilt angivna fall. Det är nämligen inte möjligt att i lagtext räkna upp alla de situationer där undantag från övertidsbegränsningen kan vara befogade. Utredningen vill emellertid stryka under att undantaget i förslagets 11 § g, som motsvarar gällande 16 § e, inte får tillämpas på andra åtgärder än sådana som är fullt likvärdiga med dem som har upptagits under a—f i 11 §. Undantaget i g skall alltså tolkas restriktivt, eftersom lagens övertidsbegränsningar annars kan kringgå.

Till undantagen i denna paragraf har överförts all skeppstjänst, som avses med gällande 14 § och som brukar betecknas säkerhetstjänst. Detta innebär ingen saklig ändring, eftersom säkerhetstjänst redan nu får utföras utan hinder av övertidsbegränsningarna. Enligt definitionen i gällande 15 § räknas säkerhetstjänst inte som övertidsarbete. Anledningen till ändringen är att utredningen vill utmönstra den särbehandling av säkerhetstjänst som nu gäller enligt 14 §.

Enligt allmänna arbetstidslagen får övertidsarbete utan hinder av lagens övertidsbegränsning tas ut för s. k. nödfallsarbete, som får tillgripas om oförutsedda händelser har vållat avbrott i företagets verksamhet eller medfört överhängande fara för sådant avbrott eller för skada på liv, hälsa eller egendom. Lagen uttalar sig inte om ersättningen för nödfallsarbete. Arbetsmarknadskommittén föreslår ingen saklig ändring av nödfallsregeln.

Utredningen finner det rimligt att sjöarbetstidslagen i denna del anpassas till allmänna arbetstidslagen. Enligt utredningens förslag skall regeln om minsta övertidsersättning inte behållas i lagen. Det är då inte konsekvent att ha kvar en föreskrift om ersättning för säkerhetstjänst. Ersättningsfrågan får i stället lösas genom avtal.

Vidare följer av gällande 14 § att säkerhetstjänst får utföras utan hinder av lagens begränsningar av ordinarie arbetstid eller övertidsarbete. Denna regel föreslås bli inarbetad i 11 § tredje stycket, där det anges vilka former av skeppstjänst som får utföras utan hinder av övertidens veckobegränsning.

Remissyttranden

Arbetsmarknadsstyrelsen delar utredningens synpunkter på övertidsuttag. *Rederiföreningen* har ingen erinran mot förslaget till övertidsregler.

Maskinförbundet finner utredningens förslag till minskade möjligheter till övertidsuttag välbetänkt. Trots betydligt större möjligheter att ta

ut övertidsarbete till sjöss än till lands tas betydligt fler övertidstimmar ut än sjöarbetstidslagen medger. Övertidsuttaget har i många fall helt orimlig omfattning och beror på de minskade besättningarna. TCO anför liknande synpunkter.

Fartygsbefälsföreningen konstaterar med tillfredsställelse att den nuvarande bestämmelsen om att arbete som utförts som säkerhetstjänst inte berättigar till särskild ersättning inte finns med i förslaget. Någon motsvarande skyldighet att utan ersättning utföra säkerhetstjänst finns inte heller för de landanställda.

Sjöfartsstyrelsen anser att det bör klarläggas om den medgivna övertiden får ackumuleras. Då lagen inte längre skall innehålla regler om den ordinarie arbetstidens förläggning eller om arten och omfattningen av ordinarie arbete på sön- och helgdagar kommer, i händelse av en exempelvis till fyra veckor förlängd begränsningsperiod i vilken dygnsbegränsningen slopats, övertid i lagens mening inte att inträffa förrän hela den för begränsningsperioden gällande ordinarie arbetstiden överskrids. Vidare bör utgångspunkten för beräkning av övertid i lagens mening om möjligt anges tydligare. Inledningen till 11 § kan förslagsvis formuleras »Utöver skeppstjänst på ordinarie arbetstid, som är medgiven enligt 4—9 eller 13 §§, får skeppstjänst på övertid åläggas» etc. Styrelsen ansluter sig till utredningens uppfattning, att undantagsregeln g bör tolkas restriktivt. Övervägande antalet personer som har åtalats för överträdelse av sjöarbetstidslagen har till sitt försvar åberopat 16 § e i nuvarande lagen som nära motsvarar förslagets 11 § g. Domstolarna har i allmänhet underkänt invändningen, om det utförda arbetet haft rutinkaraktär och inte föranletts av någon oförutsebar händelse som medfört arbete som inte kunnat anstå. Styrelsen ansluter sig till denna tolkning av regelns innebörd. För att denna innebörd skall framgå tydligare, föreslår styrelsen att undantaget enligt g skall avse »annan åtgärd som ej kan låta uppskov och ej bort planeras till utförande på annan tid». I samband med nämnda åtal har vidare framkommit att sjömän, som i början av en vecka fullgjort ett stort antal övertidstimmar i form av sådant arbete som avses i 16 § a—e i nu gällande lag, under senare delen av veckan ålagts övertidsarbete för utförande av underhållsarbete och liknande rutinarbeten, med påföljd att det sammanlagda övertidsuttaget per vecka ibland uppgått till 25—30 timmar eller mer. Det synes styrelsen obilligt att en sjöman, som på grund av nödvändiga arbeten helt eller delvis fullgjort 18 timmars övertidsarbete, därefter skall kunna utnyttjas på ett sådant sätt med göromål som mycket väl kan anstå till en kommande vecka. Med hänsyn till att ett sådant förfaringssätt av domstol icke ansetts vara lagstridigt anser styrelsen påkallat att fästa uppmärksamheten på denna brist i lagstiftningen.

Redareföreningen ställer sig tveksam till utredningens konstruktion av övertidsreglerna. Det är under alla förhållanden angeläget att begränsning-

en av det totala övertidsuttaget inte binds till en så kort tid som en vecka. Maximiuttaget bör kunna spridas över en längre tid, förslagsvis fyra veckor. Föreningen instämmer i vad vissa experter i utredningen anfört i denna fråga.

Allmänna gruppen anser att utredningen inte förebragt några bärande skäl för den föreslagna ändringen av övertidsreglerna och föreslår att de nuvarande bestämmelserna behålls. Det finns inte skäl att till minskningen av den ordinarie arbetstiden lägga en begränsning av den rätt till övertidsuttag som gällde även när arbetstiden var väsentligt längre än den nu föreslagna. Att behålla övertidsreglerna innebär inte att skillnaden mellan de landanställda och de vaktindelade ökar. Vederlaget fördjupas i takt med att arbetstiden minskas. I fall av arbetsanhopning, t. ex. vid isbrytning, är det inte möjligt att sätta in fler besättningar. För att klara sådana situationer är det önskvärt att övertidsuttaget inte begränsas per vecka utan i stället per förslagsvis fyra veckor. Om utredningens förslag ändå genomförs, bör i vart fall en längre begränsningsperiod anges för de fem timmar som parterna skall kunna träffa avtal om. *Sågverksförbundet* instämmer i allmänna gruppens synpunkter.

Sjöräddningssällskapet är tillfreds med förslagets reglering av arbete för avvärjande av fara för fartyg, liv och gods och för hjälp åt andra nödställda. Sällskapet stryker under vikten av att nödvändig tid anslås åt att besättningarna görs förtrogna med och skickade att hantera räddningsmaterielen.

Departementschefen

Enligt min mening bör utredningens förslag godtas i allt väsentligt.

Övertidsbegränsningen ändras således från nuvarande 18 till 13 timmar i veckan, men möjlighet skapas att genom kollektivavtal besluta om övertid under ytterligare högst 5 timmar i veckan. De nu gällande undantagen från övertidsbegränsningarna behålls. Undantagen gäller säkerhetstjänst och annan skeppstjänst som inte kan tåla uppskov. Bestämmelsen att särskild ersättning inte skall utgå för säkerhetstjänst om inte annat avtalats utgår liksom reglerna om ersättning för annat övertidsarbete. Föreskriften att övertidsarbete inte bör förekomma regelbundet behålls. Förbudet mot övertidsarbete i sådan utsträckning att det totala arbetstidsuttaget överstiger 16 timmar under ett dygn utvidgas till att gälla all skeppstjänst. En regel härom tas in i 12 §.

Begränsningsperioden för rätt till övertidsuttag föreslås alltså liksom f. n. bli en vecka. Som jag anfört vid 8 § innebär detta, att någon lagring av rätten till övertid inte kan ske enligt lagen i de fall då begränsningsperioden för ordinarie arbetstid är längre än en vecka. De föreslagna begränsningarna i rätten att ta ut övertid kan i vissa fall medföra svårigheter, när det är viktigt att ett arbete forceras, t. ex. vid isbrytning. 2 § erbjuder möj-

lighet att bl. a. i sådana fall göra undantag från lagens tillämpning genom kollektivavtal eller genom beslut om dispens.

Övertid är ett tillägg till ordinarie arbetstid. Som utredningen påpekat inträder overtidsarbete i lagens mening först när sjömannen har arbetat mer än som följer av det regelsystem, lagens eller avtalets, som medger den längsta ordinarie arbetstiden. Jag delar sjöfartsstyrelsens uppfattning att detta förhållande bör komma till uttryck i lagtexten.

Som utredningen och sjöfartsstyrelsen framhållit bör den allmänt formulerade föreskriften g, som avslutar uppräkningsen av de situationer som får föranleda att overtidsbegränsningen överskrids, tolkas restriktivt. Situationen bör enligt min mening beskrivas som annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid. Jag hänvisar i denna del till sjöfartsstyrelsens yttrande.

Arbetsmarknadens parter kan träffa överenskommelser till komplettering av lagtexten.

12 §

Paragrafen innehåller dels motsvarigheten till bestämmelsen i gällande 16 § om overtidsarbetets dygnsbegränsning som har utvidgats till att gälla all skeppstjänst, dels en ny regel om sammanhängande vila, dels en ny regel om hänsyn till arbetstidsuttag enligt allmänna arbetstidslagen.

Utredningen

Gällande 16 § förbjuder att overtidsarbete tas ut i sådan utsträckning att skeppstjänsten överstiger 16 timmar under ett och samma dygn. Eftersom stadgandet enligt ordalagen endast begränsar förekomsten av overtidsarbete under dygnet, har det ansetts inte hindra att så mycket ordinarie arbete tas ut att den sammanlagda skeppstjänsten under dygnet överstiger 16 timmar. En sådan situation kan tänkas uppkomma för en tvåvaktindeldad sjöman. Det lagrum, som begränsar hans ordinarie arbetstid till sjöss till 24 timmar under två dygn i följd, saknar dygnsbegränsning och hindrar alltså inte att den sålunda medgivna ordinarie arbetstiden koncentreras till det första dygnet. Om han under det dygnet går vakt i 14 timmar men dessutom åläggs 4 timmars extra arbete, blir därför de 18 timmarnas skeppstjänst ordinarie arbete i lagens mening. Det har också hävdats att nuvarande bestämmelser även i andra fall inte hindrar att ordinarie arbete tas ut i sådan utsträckning att skeppstjänsten överstiger 16 timmar under dygnet. Arbetstidsuttag utöver 16 timmar under ett och samma dygn bör enligt utredningens uppfattning rimligen inte få förekomma i fortsättningen om inte säkerhetstjänst kräver det. Utredningen föreslår därför att 16-timmarsbegränsningen skall gälla all skeppstjänst så att mer än 16 timmars skeppstjänst inte skall kunna åläggas sjöman utom i de undantagsfall som anges i paragrafens sista stycke.

Sjöfartsstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t föreslagit, att maximeringen 16 timmar knyts inte till dygnet utan till varje tidsperiod av 24 timmar. Skrivelsen har överlämnats till utredningen.

Utredningen har samma uppfattning som sjöfartsstyrelsen. Systemet att begränsa arbetstiden till 24-timmarsperioder i stället för kalenderdygn används redan inom sådana områden som yrkesmässig biltrafik (28 a § vägtrafikförordningen) och luftfart, där i likhet med sjöfarten säkerhetssynpunkter talar för att personalen inte bör arbeta under för lång tid i följd. Utredningen föreslår därför i paragrafens första stycke att sjöman får åläggas högst 16 timmars skeppstjänst under 24 timmar i följd.

Paragrafens andra stycke innehåller en föreskrift om sammanhängande vila. Sjöarbetstidslagen har hittills inte hindrat att arbetstiden kunnat delas upp i flera små arbetspass så att viloperioderna blivit mycket korta. Detta gäller främst i de fall, där lagen inte har föreskrivit att den ordinarie arbetstiden måste förläggas inom vissa klockslag eller — såsom i gällande regler för ekonomipersonal — under loppet av vissa timmar i följd. Utredningen har vid granskning av arbetstidsjournaler funnit exempel på att tvåvaktindelade sjömäns skeppstjänst har splittrats så att den längsta sammanhängande vilotiden har blivit kortare än 4 timmar per 24-timmarsperiod.

För landanställda finns på flera områden bestämmelser, enligt vilka det måste förekomma sammanhängande vilotid av viss längd. Arbetarskyddslagen föreskriver att arbetstagare skall åtnjuta erforderlig ledighet för nattvila, vari skall ingå tiden mellan kl. 24 och 5, och att arbetstagaren skall få minst 24 timmars sammanhängande ledighet för varje period om sju dagar, om möjligt på söndag. Enligt 28 a § vägtrafikförordningen får vilotiden för den som yrkesmässigt framför motordrivet fordon inte understiga 10 timmar i följd under 24 timmar i följd räknat från början av vilken tjänstgöring som helst, men vilotiden får minskas till lägst 8 timmar två gånger under sju 24-timmarsperioder. I den proposition (1967:52 s. 35), som låg till grund för dessa bestämmelser i vägtrafikförordningen, framhöll departementschefen att det fordras bestämmelser om vilotid inte minst för att hindra en olämplig spridning av den tillåtna dygnsarbetstiden. Departementschefen uttalade vidare.

Genom en förlängning av vilotiden motverkas en icke önskvärd splittring av arbetstiden på flera tjänstgöringspass. Den sammanhängande fritiden och därmed tiden för vila och rekreation blir längre, vilket uppenbarligen är till fördel av trafiksäkerheten.

För sjömän föreskriver artikel 20 i ILO-konventionen nr 109, att sjöman under 16 år inte får arbeta nattetid. Med nattetid förstås en sammanhängande tid av minst 9 timmar, vilken börjar före och slutar efter midnatt i enlighet med föreskrift i nationell lagstiftning eller kollektivavtal. I anslutning till denna artikel innehåller 57 § sjömanslagen regeln att sjöman under 16

år måste ha en sammanhängande vilotid av minst 9 timmar mellan kl. 20 och 8. Från denna regel medges undantag för säkerhetstjänst och efter dispens för skeppstjänst på fartyg under 500 brt.

I några av kollektivavtalen för sjöfolk finns viloregler.

Utredningen anser det önskvärt att garantier skapas för att sjömännen dagligen får en sammanhängande vilotid, som är så lång att den möjliggör nödvändig fysisk och psykisk vila och avkoppling. Om en viloregel med fixerat timtal exempelvis liknande den som gäller för landsvägstrafiken skulle införas i sjöarbetstidslagen och gälla för alla sjömän, skulle den med hänsyn till tvåvaktindelningen inte kunna stadga längre vilotid än 5 timmar under 24 timmar i följd. En sådan regel förefaller väl snäv. Det har därför synts utredningen lämpligare att införa en mera allmänt formulerad bestämmelse, som säger att sjöman skall beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd. Av samma skäl som har föranlett utredningen att i denna paragrafs första stycke föreslå att det totala arbetstidsuttaget skall begränsas till 24-timmarsperiod i stället för dygn, skall även viloregeln avse vilken 24-timmarsperiod som helst. Med de korta tider, under vilka vaktindelade sjömän är fria från tjänstgöring, anser utredningen naturligt att tolka bestämmelsen så att trevaktindelad sjöman inte genom övertidsarbete hindras från att vila under åtminstone en hel frivakt om 8 timmar under dygnet och att tvåvaktindelad sjöman på motsvarande sätt bereds tillfälle att vila under den längsta av frivakterna i dess helhet. Det enda fall då man bör få tumma på dessa principer är när det kan bli nödvändigt att ålägga sjömannen säkerhetstjänst, vilket anges i paragrafens sista stycke. Det får ankomma på tillsynsmyndigheten att med ledning av vad som här har anförts vaka över tillämpningen av viloregeln.

I paragrafens sista stycke upptas ett för de två första styckena gemensamt undantag.

Från övertidsbegränsningen i gällande 16 § undantas dels säkerhetstjänst enligt 14 §, dels sådana arter av skeppstjänst som uppräknas i 16 § a—e. Dessa arter av skeppstjänst får liksom säkerhetstjänst utföras utan hinder av såväl övertidens veckobegränsning som dess dygnsbegränsning.

Utredningen har i 11 § föreslagit att från övertidens veckobegränsning allttjämt skall undantas säkerhetstjänst och sådan skeppstjänst som anges i gällande 16 § a—e. När det gäller såväl begränsningen i förslagets 12 § av det totala arbetstidsuttaget till 16 timmar per 24-timmarsperiod som den föreslagna viloregeln, finner utredningen det ur säkerhetssynpunkt befogat att inte medge undantag i samma utsträckning som när det gäller övertidens veckobegränsning. Sjöman bör nämligen endast i situationer av nödkaraktär kunna åläggas skeppstjänst utöver ett så pressande arbetstidsuttag som 16 timmar under en tidrymd av 24 timmar innebär. Utredningen har därför stannat vid att undantag från bestämmelserna i 12 § skall kunna

förekomma endast när det gäller sådan skeppstjänst som uppräknas i 11 § a—c, dvs. sådant arbete, som nu betecknas säkerhetstjänst, och skeppstjänst för att avvärja hotande fara för gods.

Remissyttranden

Sjöfartsstyrelsen hälsar med tillfredsställelse förslagen att 16-timmarsregeln skall avse inte enbart kalenderdygn utan varje s. k. rullande tidrymd av 24 timmar i följd och att i 16-timmarsbegränsningen skall inräknas vissa slag av skeppstjänst som nu ligger utanför. Ändringarna är påkallade av både sociala skäl och säkerhetsskäl. Även förslaget att sjöman under 24 timmar i följd skall beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd är en viktig förbättring. Det finns exempel på arbetstids-scheman där splittringen av arbetstiden måste anses oacceptabel med hänsyn till de ombordanställdas behov av vila och avkoppling. Den i sista stycket föreslagna bestämmelsen tillstyrks. Den bör dock kompletteras med en föreskrift om att även åtgärd som påkallas av myndighet i hamn får utföras utan hinder av bestämmelserna i första och andra styckena.

Även *fartygsbefälsföreningen* hälsar de föreslagna ändringarna med tillfredsställelse. F. n. får sjömän inte sällan en sammanlagd arbetstid av 18—20 timmar.

Arbetsmarknadsstyrelsen delar utredningens synpunkter på vilotider.

Departementschefen

Under remissbehandlingen har ingen annan erinran framförts mot utredningens förslag än att undantagen i sista stycket enligt sjöfartsstyrelsen bör omfatta även åtgärd som påkallas av myndighet i hamn.

Enligt min mening bör reglerna utformas med det innehåll som föreslås av utredningen. Jag delar de synpunkter som utredningen har framfört. Som utredningen påpekar bör sjömän endast i situationer av nödkaraktär kunna åläggas skeppstjänst mer än 16 timmar under 24 timmar i följd.

Som tredje stycke i 12 § bör tas in en bestämmelse om att den som beordrar skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som arbetstagaren utför för samma arbetsgivare. Jag hänvisar till vad jag har anfört i denna fråga vid behandlingen av 2 §.

Av 2 och 13 §§ framgår att begränsningsreglerna i 12 § är tvingande om inte undantag från lagens tillämpning har gjorts med stöd av 2 § tredje eller fjärde stycket.

Övriga bestämmelser

Under denna rubrik upptas i 13—21 §§ bestämmelser om den ordinarie arbetstidens dispositivitet, kollektivavtals tillämplighet på oorganiserad sjöman, anteckningar om arbetstid, lagens tillgänglighet ombord, tillsynsmyndighet, straffansvar och tystnadsplikt.

13 §

Paragrafen motsvarar gällande 18 §.

Utredningen

Paragrafen innebär ingen annan ändring av nuvarande lydelse än att den saknar motsvarighet till föreskriften att avtal om avsteg från lagreglerna om ordinarie arbetstid är utan verkan i den mån det strider mot konvention. Fortfarande skall gälla att lagens regler om ordinarie arbetstid kan frångås genom kollektivavtal.

Remissyttrande

Sjöfartsstyrelsen delar utredningens uppfattning att reglerna om vederlag, övertid och vilotid skall vara tvingande.

Departementschefen

Vid remissbehandlingen har ingen erinran framförts mot utredningens förslag i 13 §. Jag förordar att förslaget följs.

Enligt 2 § tredje stycket i lagförslaget får undantag från lagens tillämpning göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan slutits eller godkänts av huvudorganisation. När sådant undantag inte har gjorts, gäller enligt 13 § att avsteg får göras genom sådant kollektivavtal från de begränsningar som lagen anger i fråga om den ordinarie arbetstiden. Däremot är i dessa fall reglerna i 10—12 §§ om vederlag, övertid, högsta dygnsarbetstid och sammanhängande vilotid tvingande, om man bortser från den avtalsfrihet som är särskilt föreskriven i 10 och 11 §§.

I den nu gällande bestämmelsen om avtalsfrihet finns en regel om att avsteg från lagens föreskrifter som görs genom kollektivavtal är utan verkan i den mån det strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt. Som framgår av avsnittet om ILO-konventionerna är Sverige inte bundet av någon gällande konvention om arbetstider till sjöss och har jag för avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att återta beslutet om ratifikation av två

konventioner i ämnet som inte har trätt i kraft. Någon motsvarighet till den nämnda regeln behövs därför inte i den nya lagen.

14 §

Paragrafen motsvarar 19 § i gällande lag.

Utredningen

Bestämmelsen innebär att kollektivavtal, som innehåller tillåtet avsteg från sjöarbetstidslagen och alltså i sådant hänseende ersätter lagens bestämmelser, får i den delen tillämpas även på oorganiserad arbetstagare. Med hänsyn till den dispositivitet som föreslås i 2 § tredje stycket för lagen i dess helhet och i 11 § i fråga om högst 5 timmars ytterligare övertid, har 14 § kompletterats med hänvisning till dessa nya föreskrifter.

Departementschefen

Remissinstanserna har lämnat utredningens förslag i denna del utan erinran. Jag ansluter mig till förslaget.

I fall då avtal träffats i vederbörlig ordning får detta tillämpas även på arbetstagare som — vare sig han är organiserad eller ej — inte omfattas av avtalet men sysselsätts i sådant arbete för vilket avtalet gäller. Sådan utsträckt tillämpning är dock inte tillåten om arbetstagaren omfattas av ett konkurrerande kollektivavtal.

15 §

Paragrafen motsvarar gällande 20 § och innehåller bestämmelser om anteckningar om arbetstid.

Utredningen

Nuvarande lag innehåller detaljerade föreskrifter om vem som skall föra arbetstidsjournal, när anteckningar skall göras, hur länge journalen skall förvaras och att journalen skall upprättas enligt formulär som har fastställts av tillsynsmyndigheten. Dessa detaljerade regler har ersatts av den allmänna bestämmelsen att journal skall föras enligt tillsynsmyndighetens anvisningar. Det har nämligen inte ansetts behövt att i lagen behålla en sådan detaljreglering. Det bör kunna anförtros tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om arbetstidsjournal. Härigenom uppnås vidare den fördelen att hänsyn lättare kan tas till förhållandena på det enskilda fartyget.

Den föreslagna lagtexten avses inte innebära någon saklig ändring i fråga om ansvaret för journalens förande.

I 20 § tredje stycket i gällande lag ges möjlighet till dispens från skyldigheten att föra arbetstidsjournal på fartyg under 500 brt. Sådan dispens har aldrig meddelats och dispensmöjligheten behöver enligt utredningens me-

ning inte behållas. Inom ramen för tillsynsmyndighetens anvisningar bör man nämligen kunna tillgodose behov av enklare journalföring på småfartyg, i synnerhet sådana som är mindre än 25 brt och som därför hittills inte har omfattats av lagen. I sådana fall torde det räcka med anteckningar om övertidsuttag såsom gäller enligt arbetstidslagstiftningen för landanställda.

Föreskrifterna i nuvarande 20 § andra stycket om rätten att ta del av arbetstidsjournalens innehåll har behållits men utformats efter mönster av arbetstidskommitténs motsvarande förslag i fråga om övertidsanteckningar. Journalen skall alltså vara tillgänglig för varje sjöman ombord, för ett av sjömannen utsett ombud och för representant för facklig organisation som företräder någon ombordanställd. I rätten att ta del av journalens innehåll ingår som ett väsentligt led rätten att skriva av innehållet. Den uttryckliga bestämmelsen härom i gällande lag har därför utgått såsom överflödigt.

Arbetstidsjournaler på stats- och kommunägda fartyg är offentliga handlingar och därför utan vidare tillgängliga för vem som helst.

Remissyttranden

Sjöfartsstyrelsen framhåller att arbetstidsjournalen har två viktiga funktioner, en civilrättslig såsom grund för löneanspråk och en offentlighetsrättslig såsom grund för kontroll av arbetstidsuttag. Som jämförelse nämner styrelsen att 296—300 §§ sjölagen innehåller detaljerade bestämmelser om fartygs skepps- och maskindagböcker. Styrelsen föreslår att samtliga bestämmelser i gällande sjöarbetstidslags 20 § första och andra styckena får motsvarighet i den nya lagen. Som utredningen funnit behövs inte någon motsvarighet till 20 § tredje stycket. »Anvisningar» bör ändras till »föreskrifter» för att ordvalet skall anknyta till bl. a. 299 § sjölagen. Förslaget bör vidare förtydligas så att det klart kommer till uttryck att t. ex. en fackföreningsombudsman har rätt att granska arbetstidsjournalen utan att vara särskilt ombedd av någon föreningsmedlem.

Rederiföreningen finner att det inte har någon betydelse för ansvaret för journalen att föreskriften om vem som skall föra den slopas. På mycket små fartyg medför journalföringen problem. Befälhavaren i dessa fartyg måste föra journalen samtidigt som han har i stort sett samma sysslor som den övriga besättningen. Föreningen föreslår att på fartyg under 100 tons bruttodräktighet anteckningar om övertidsuttag får föras i stället för arbetstidsjournal. I stor utsträckning går dessa fartyg i lokalfart, och besättningen kan därför jämföras med landanställda.

Departementschefen

Jag delar utredningens uppfattning att detaljregleringen i fråga om anteckningar om arbetstid bör anförtrös tillsynsmyndigheten. Härigenom uppnås den fördelen att hänsyn lättare kan tas till förhållandena på enskilda

fartyg eller grupper av fartyg, t. ex. enmansbetjänade båtar. För mindre fartyg kan anteckningar om övertidsuttag vara till fyllest. För små båtar kan förhållandena vara sådana, att det är lämpligare att anteckningar förs i land än på båten. Tillsynsmyndigheten bör ange vem eller vilka som svarar för anteckningarna. De nuvarande reglerna som i första hand lägger ansvaret på befälhavaren synes inte lämpade för t. ex. enmansbetjänade båtar. Jag förordar en bestämmelse om att anteckningar om arbetstid skall föras för fartyg enligt föreskrifter av tillsynsmyndigheten. I fråga om tillsynsmyndigheten hänvisar jag till 17 §.

Anteckningarna bör vara tillgängliga för varje sjöman som berörs av dem, för ombud som utses av sjömannen och för representant för facklig organisation som företräder sjömannen. För att uttryckssättet i regeln skall stämma överens med formuleringen i motsvarande regel i allmänna arbetstidslagen, förordar jag att bestämmelsen utformas så, att sjömannen har rätt att själv eller genom annan ta del av anteckningarna och att samma rätt tillkommer facklig organisation som företräder sjöman på fartyget.

16 §

Paragrafen motsvarar 21 § i gällande lag.

Utredningen

Gällande allmänna arbetstidslag innehåller den straffbelagda föreskriften att lagen skall vara tillgänglig på arbetsstället. Arbetstidskommittén föreslår att bestämmelsen utgår och att motsvarande föreskrift vid behov meddelas av tillsynsmyndigheten.

Utredningen anser att gällande föreskrift om att sjöarbetstidslagen skall finnas tillgänglig på fartyget bör behållas, eftersom sjömän ofta inte har samma möjlighet som landanställda att snabbt få besked om gällande arbetstidslagstiftnings innehåll genom sina fackliga organisationer eller på annat sätt. En sådan föreskrift ansluter väl till föreskrifter i andra författningar om att sjölagen, sjömanslagen, semesterlagen och tillämpliga kollektivavtal skall vara tillgängliga ombord.

Det torde ligga i befälhavarens eget intresse att lagen finns ombord och utredningen har därför ansett att gällande straffbestämmelse för underlåtenhet att medföra lagtexten bör kunna utgå.

Departementschefen

Remissinstanserna har lämnat förslaget utan erinran.

Enligt min mening bör den i lagen föreskrivna skyldigheten för befälhavaren att se till att ett exemplar av sjöarbetstidslagen finns ombord begränsas till fartyg med minst 25 brt. De ombordanställda på mindre fartyg har i regel ungefär samma möjlighet att snabbt få besked om innehållet i lagstiftningen som en landanställd. För de minsta båtarna ter det sig också av

rent praktiska skäl mindre lämpligt att föreskriva ifrågavarande skyldighet.

Jag delar utredningens uppfattning, att det inte är nödvändigt att föreskriva straff för överträdelse av 16 §.

17 §

Paragrafen motsvarar 22 § i gällande lag och innehåller föreskrifter om tillsyn över lagens efterlevnad.

Utredningen

Sjöfartsutredningen föreslog år 1967 i betänkandet Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation (Stencil K 1967: 10) att tillsynen över sjöarbetstidslagens efterlevnad skall flyttas från sjöfartsstyrelsen till arbetarskyddsstyrelsen. Sjöarbetstidsutredningen föreslår att i sjöarbetstidslagen anges endast att tillsynen skall utövas av myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

Hänvisningen i gällande lag till vissa kapitel i lagen om tillsyn å fartyg har ersatts av en hänvisning till motsvarande kapitel i lagen om säkerheten på fartyg, vilken har trätt i stället för förstnämnda lag.

Remissyttranden

Arbetarskyddsstyrelsen anser det lämpligt att Kungl. Maj:t avgör frågan om vilken myndighet som skall utöva tillsyn över lagens efterlevnad. Någon överflyttning av tillsynsuppgiften från sjöfartsverket till styrelsen torde f. n. inte vara aktuell.

Sjöfartsstyrelsen har ingen erinran mot att tillsynsmyndigheten inte anges i lagen. Styrelsen förordar att tillsynen alltjämt skall ankomma på sjöfartsverket. För att kunna bedöma behovet av arbetstidsuttag i fartyg krävs ofta erfarenhet från tjänst i fartyg. Det förefaller naturligt, att den myndighet som är huvudansvarig för tillsynen av säkerheten på fartyg även förblir huvudansvarig för tillsynen av sjöarbetstidsbestämmelsernas efterlevnad, särskilt som tillsynen inom de båda områdena lämpligen bör utövas vid ett och samma tillfälle. F. n. pågår överläggningar mellan arbetarskyddsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen om organisationen av samarbetet i fråga om tillsynen av säkerheten på fartyg. Överläggningar om liknande samarbete bör efter statsmakternas beslut tas upp även i fråga om tillsynen av sjöarbetstiden.

Rederiföreningen finner det angeläget, att tillsynen av lagen alltjämt åläggs sjöfartsverket, som har den sakkunniga personal som krävs för att rätt kunna bedöma arbetstidsuttag. Föreningen föreslår att 17 § får samma lydelse som 22 § gällande lag.

Departementschefen

I prop. 1969: 58 med förslag till ny organisation av sjöfartsverket, m. m. anförde föredragande departementschefen bl. a. att huvudansvaret för arbetarskyddet ombord i fartyg alltså bör åvila sjöfartsverket. Riksdagen godtog uttalandet (SU 96, rskr 243). Enligt lagen om säkerheten på fartyg svarar sjöfartsverket även för inspektion av fartygen. Med hänsyn till bl. a. det samband som finns mellan dessa båda tillsynsområden och tillsynen över efterlevnaden av sjöarbetstidslagstiftningen anser jag, efter samråd med chefen för socialdepartementet, att sjöfartsverket bör vara tillsynsmyndighet även enligt den nya sjöarbetstidslagen. Föreskrift härom kan meddelas av Kungl. Maj:t.

I uppgiften att vara tillsynsmyndighet ingår att till ledning för tillämpningen av lagen meddela råd och anvisningar.

Jag förutsätter att samråd sker mellan sjöfartsverket och arbetarskyddsstyrelsen, som är tillsynsmyndighet enligt allmänna arbetstidslagen. Gemensamma riktlinjer bör ges bl. a. i fråga om tillsyn över arbetstiden i de fall då förordnande meddelas om att allmänna arbetstidslagen skall tillämpas på fartyg.

Hänvisningen till lagen om säkerheten på fartyg bör ange de paragrafer som avses. För tydlighetens skull bör direkt anges, att arbetstidsanteckningar skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

18—20 §§

18—20 §§ innehåller straffbestämmelser. I nuvarande lag finns sådana bestämmelser i 23—25 §§.

Utredningen

18 § första stycket motsvarar 23 § första stycket i gällande lag och innehåller den centrala straffbestämmelsen om befälhavarens ansvar för överträdelse av lagens materiella regler.

Straffansvaret har efter mönster av nuvarande allmänna arbetstidslag, som av arbetstidskommittén i denna del föreslås bli oförändrad, uttryckligen förklarats omfatta även förfarande, som strider mot föreskrift som meddelas med stöd av sjöarbetstidslagen. Härmed avses föreskrifter, som Kungl. Maj:t meddelar om tillsynen av lagens efterlevnad, och de bestämmelser om tillsynen, som tillsynsmyndigheten utfärdar med stöd av tillämpningskungörelse.

Enligt utredningens mening krävs inte strikt ansvar för att straffbestämmelsen skall vara effektiv. Straff bör kunna följa inte bara för uppsåtliga

gärningar utan även för oaktsamma. Den av arbetstidskommittén föreslagna allmänna arbetstidslagens centrala straffbestämmelse (14 § första stycket) är konstruerad på samma sätt.

I 18 § andra stycket upptas motsvarigheten till 23 § andra stycket i gällande lag om redarens s. k. husbondeansvar.

I 1919 års sjöarbetstidslag föreskrevs straff för redaren om befälhavarens förseelse visades ha skett med redarens vetskap och vilja. Nuvarande lydelse tillkom genom 1939 års lag, där den särskilda bevisregeln ströks för att åklagarens bevisbörda skulle något underlättas.

Utredningen anser att det finns skäl att ytterligare skärpa redarens straffansvar. Med de moderna telekommunikationerna finns starkt förbättrade möjligheter för redaren att sätta sig i förbindelse med befälhavaren, och han kan alltså på ett annat sätt än tidigare dirigera fartyget och samtidigt hålla sig underrättad om arbetsförhållandena ombord. En lämplig avvägning av straffansvaret uppnås om straff kan följa inte bara som nu, när redaren känner till överträdelsen, utan även om han bort känna till förhållandet. En sådan konstruktion av husbondeansvaret är vanlig inom modern specialstraffrätt och förekommer bl. a. i 323 § sjölagen, som föreskriver straff för redare, som försummar att avhjälpa fel eller brister i fartygs behöriga skick, varom han ägt eller bort äga vetskap.

Denna utvidgning av redarens straffansvar förutsätter att redaren är verksam för att hålla sig underrättad om att lagens arbetstidsregler följs.

Med redare har i förslaget uttryckligen jämförts »annan som i redarens ställe haft befattning med fartyget». Uttrycket återfinns i 331 § sjölagen och avser främst den som rättsligen äger disponera över fartyget. Den närmare innebörden av denna regel får bestämmas med beaktande bl. a. av doktrin och praxis rörande delegation av företagares straffansvar (prop. 1966: 145 s. 213; Thornstedt, Om företagaransvar s. 189; SvJT 1968 s. 374).

19 § första stycket innehåller samma regel som gällande 23 § tredje stycket i språkligt moderniserat skick.

Det bör observeras att denna straffrihetsbestämmelse inte sträcker sina verkningar utöver det område som regleras av sjöarbetstidslagen. En befälhavare kan alltså inte åberopa bestämmelsen till stöd för att låta bli att iakttaga de föreskrifter om minimibesättning som med stöd av lagen om säkerheten på fartyg fastställts att gälla för fartyget. Det antal personer som skall ingå i en minimibesättning får inte under några omständigheter underskridas (10 kap. 3 § lagen om säkerheten på fartyg).

Det bör också påpekas att straffrihetsregeln inte får tillämpas på det fallet att en resa påbörjats utan tillräcklig bemanning i enlighet med sjöarbetstidslagen. Regeln avser det fall att det under pågående resa inte går att komplettera uppkomna brister i bemanningen.

I 19 § andra stycket har upptagits en ny regel som föreskriver att be-

stämmelserna i 23 kap. brottsbalken, varmed avses kapitlets 4 och 5 §§, skall gälla vid medverkan till gärning enligt 18 §.

Bestämmelsen innebär att bl. a. styrman, maskinbefäl, ekonomiföreståndare och båtsman kan straffas t. ex. om de på eget initiativ ålagt skeppstjänst utöver lagens begränsningar. Om däremot dessa sjömän av befälhavaren eller annan överordnad fått order om att skeppstjänst skall åläggas med avvikande från begränsningarna, kan straff inte drabba dem eftersom de har lydnadsplikt enligt 50 § sjömanslagen (jfr 23 kap. 5 § och 24 kap. 6 § brottsbalken om verkan av beroendeställning och lydnadsförhållande, prop. 1966: 145 s. 196 och 206). Om befälhavaren själv går fri från ansvar, t. ex. därför att han inte känt till att den olagliga skeppstjänsten ålagts och detta ej heller kan läggas honom till last såsom försummelse, är det inget som hindrar att straff drabbar den ombord som har beordrat skeppstjänsten.

Om redaren direkt medverkar till brott enligt 18 § första stycket, skall han straffas för denna medverkan. Husbondeansvaret i 18 § andra stycket blir i så fall inte tillämpligt. Sålunda bör redaren dömas för anstiftan till befälhavarens brott, om han själv har ålagt olaglig skeppstjänst eller beordrat en resa med vetskap om att den inte kunde genomföras utan överträdelse av sjöarbetstidslagen. I många fall torde det emellertid bli svårt att bevisa medverkansbrott, och då kan husbondeansvaret aktualiseras.

20 § motsvarar 24 § i gällande lag och föreskriver liksom denna straff för underlåtenhet att föra arbetstidsjournal och att hålla den tillgänglig. Straff kan följa även när journalen har förts på sätt som avviker från tillsynsmyndighetens anvisningar. Det subjektiva rekvisitet för dessa brott har inte angetts, vilket enligt modern specialstraffrätt innebär att ansvaret är strikt.

Regeln innehåller den nyheten att straff drabbar den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i arbetstidsjournal. Motsvarande bestämmelse återfinns i 14 § andra stycket av arbetstidskommitténs förslag till allmän arbetstidslag i fråga om anteckning om övertid och jourtid samt i 329 § sjölagen beträffande dagbok eller kladd till dagbok. Ett uppsåtligt förfarande kan vara straffbart även enligt brottsbalken t. ex. såsom osant intygande. I så fall skall straff inte samtidigt ådömas enligt sjöarbetstidslagen.

Paragrafen omfattar i första hand befälhavaren men avser även annan som tar del i journalföringen.

Departementschefen

Under remissbehandlingen har ingen erinran framförts mot utredningens förslag till straffbestämmelser.

Jag förordar att förslaget i 18 § om straffbestämmelser för befälhavare och redare följs och hänvisar till vad utredningen anfört till dessa regler.

Tillämpningsområdet för lagen utvidgas enligt förslaget till att avse även de minsta fartygen. På vissa små båtar, särskilt enmansbetjänade, finns ingen motsvarighet till sådan befälhavare med företagsledande funktion som avses i 18 § första stycket. I sådant fall kan den som bestämmer om arbetstiden vara en förman i land. Jag förordar därför en regel med innebörd att straffbestämmelsen för befälhavare skall gälla även för den som på grund av arbetsförhållandena har den arbetsledande ställning som annars tillkommer befälhavare.

Som utredningen föreslår bör den nya lagen ha en motsvarighet till den nuvarande regeln om frihet från straff enligt 18 § i det fall då det inte varit möjligt att i senast besökta hamn uppbringa tillräcklig bemanning för att komplettera brister som uppkommit under resan. Jag förordar att regeln härom i 19 § första stycket ges en tydligare lydelse än utredningen föreslagit. I övrigt hänvisar jag till vad utredningen anfört.

I 19 § andra stycket föreslås en regel att brottsbalkens regler om medverkan skall gälla när flera har medverkat till gärning som avses i 18 §. Sistnämnda paragraf lägger ansvaret för att bestämmelserna i lagen följs på befälhavaren eller, enligt tredje stycket, på annan med motsvarande ställning. Lagen utgår från att befälhavaren eller motsvarande person begått en överträdelse, om bestämmelserna inte följs. Oavsett om befälhavaren kan straffas för denna överträdelse, kan den som medverkat till överträdelsen, t. ex. en styrman, straffas om förutsättningarna enligt brottsbalkens medverkansregler föreligger. Som utredningen påpekar kan fall finnas då befälhavaren eller den medverkande går fri från straff. I fråga om redarens straffansvar hänvisar jag till vad utredningen anfört.

20 § i förslaget föreskriver bötesstraff för underlåtenhet att föra arbetstidsanteckningar enligt tillsynsmyndighetens föreskrifter och även för underlåtenhet att hålla arbetstidsanteckningar tillgängliga vid tillsynsförrättning. I denna del anger bestämmelsen inget krav på uppsåt eller oaktsamhet för att straff skall ådömas, vilket innebär att straffansvaret är strikt. För att någon skall kunna straffas för att en uppgift blivit oriktig eller vilseledande, fordras emellertid uppsåt eller oaktsamhet hos gärningsmannen.

För att lagen liksom f. n. skall ge straffsanktion till stöd för rätten enligt 15 § andra stycket att ta del av anteckningar om arbetstid, förordar jag ett tillägg i 20 §. Av utredningens motivering framgår att en sådan sanktionering avsetts. Även för detta fall är straffansvaret strikt enligt förslaget.

Straff enligt 20 § kan ådömas befälhavare eller annan som har ansvar för anteckningar om arbetstid.

Som jag tidigare anfört behöver den nya lagen inte innehålla någon motsvarighet till den nuvarande straffbestämmelsen till regeln i 16 § om skyl-

dighet för befälhavare på vissa fartyg att se till att ett exemplar av lagen finns ombord.

21 §

Departementschefen

I fråga om tystnadsplikt för tjänsteman som har lagit befattning med tillsyn enligt lagen och straff för den som bryter mot sådan plikt föreslår utredningen, att lagen skall hänvisa till bestämmelserna i lagen om säkerheten på fartyg. Remissinstanserna har inte framfört någon erinran mot förslaget.

Chefen för socialdepartementet föreslår att i allmänna arbetstidslagen skrivs in särskilda bestämmelser om tystnadsplikt och straff i anslutning härtill. Dessa bestämmelser är vidare än reglerna i lagen om säkerheten på fartyg. Enligt min mening bör sjöarbetstidslagen innehålla bestämmelser som i dessa hänseenden stämmer överens med allmänna arbetstidslagen.

Fråga om forumregel

Departementschefen

Utredningen föreslår att den nya lagen i likhet med den gällande i forumhänseende hänvisar till sjömanslagens bestämmelser.

Under remissbehandlingen har ingen erinran framförts mot förslaget i denna del.

Enligt sjömanslagen är rådhusrätt och i vissa fall häradsrätt första domstol i mål som skall bedömas enligt den lagen. I huvudsak gäller rättegångsbalkens forumregler i tillämpliga delar. För tvistemål ges en särskild forumregel med anknytning till fartygets uppehållsplats eller i andra hand fartygets hemort.

Med hänsyn till bl. a. att reglerna om ersättning för arbete nu föreslås utgå ur sjöarbetstidslagstiftningen synes i fortsättningen något behov inte föreligga av särskilda forumregler i tvistemål. För brottmålsens del finns enligt min mening inte heller tillräckliga skäl till särskilda forumregler i sjöarbetstidslagen.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Utredningen

Minskningen av de ombordanställdas arbetstid bör genomföras i tre etapper.

Arbetstid ombord beräknas i hela eller halva timmar. Förkortningsetapperna bör därför likaledes avse hela eller halva timmar. Sjöarbetstidsför-

kortningen till 42 1/2 timmar skedde också på detta sätt såväl i avtalen som enligt lagändringen år 1966.

Huruvida etapperna skall grupperas i samma ordning som år 1966 är en lämplighetsfråga, i vilken parterna på arbetsmarknaden kan ha olika uppfattning. Genom den föreslagna lagstiftningens dispositivitet kan parterna genomföra arbetstidsförkortningen på det sätt de finner lämpligt.

Utredningen föreslår att den nya lagen träder i kraft samtidigt med den första förkortningsetappen, dvs. på samma gång som allmänna arbetstidslagen träder i kraft.

För att parterna skall kunna helt utnyttja sin rätt att träffa avtal om avsteg från tidpunkterna för förkortningsetapperna, bör de genom en särskild övergångsbestämmelse ges möjlighet att frångå tidsbestämningarna i lagens vederlagsregler.

Remissyttranden

Fartygsbefälsföreningen anser det angeläget att utredningens förslag träder i kraft samtidigt som den nya allmänna arbetstidslagen. Någon eftersläpning får inte förekomma. Även *sjöfartsstyrelsen*, *kommunförbundet*, *rederiföreningen* och *TCO* anser att arbetstiden bör minskas samtidigt för sjöfolket och de landanställda.

Maskinbefälsförbundet anför att det inte kommer att föreligga några praktiska hinder mot att lagen träder i kraft tidigare än utredningen föreslår. Med beaktande av att de ombordanställda fick vänta med arbetstidsreduceringen från 48 till 45 timmar två år längre än övriga grupper anställda kan det enligt förbundet vara motiverat, att de ombordanställda vid detta tillfälle får sin arbetstid reducerad tidigare än de landanställda.

Sjöfartsstyrelsen anser att 6 § sista stycket i förslaget bör beaktas vid utformningen av övergångsbestämmelserna. Ändringen av den särskilda gränsen för tvåvaktssystem för maskinpersonal från 700 IHK till 550 EHK kan få betydelse även för andra fartyg än sådana som berörs av avtal med redareföreningen.

Departementschefen

Enligt det remitterade förslaget till allmän arbetstidslag skall lagen träda i kraft den 1 januari 1971 och den högsta ordinarie arbetstiden för vecka vara 41 timmar 15 minuter under åren 1971 och 1972 i stället för 40 timmar. För de landanställda skall förkortningen alltså genomföras i två etapper.

För de ombordanställda bör arbetstidsförkortningen i princip samordnas

med förkortningen av de landanställdas arbetstider. På grund av vad utredningen anförts om beräkningen av arbetstid ombord anser jag emellertid, att arbetstidsförkortningen för de ombordanställdas del bör ske i tre etapper på det sättet att, i stället för den i 4, 5 och 8 §§ och 10 § första stycket a angivna arbetstiden 40 timmar i veckan, arbetstiden skall vara 41 timmar 30 minuter under år 1971 och 41 timmar under år 1972. Detta innebär att förkortningsstegen blir en hel eller halv timme i överensstämmelse med arbetsmarknadens parterers önskan och i likhet med arbetstidsminskningen på grund av 1966 års ändring i sjöarbetstidslagen. I övrigt avviker dessa regler från övergångsbestämmelserna i allmänna arbetstidslagen endast därigenom att de ombordanställda under år 1971 får 15 minuter längre men å andra sidan år 1972 15 minuter kortare arbetstid i veckan än de landanställda. För tvåvaktindelad personal förordar jag motsvarande etappvisa fördjupning av vederlaget genom att tidsangivelsen i 10 § första stycket b i stället för 80 timmar under en fast period av två veckor blir 83 timmar under år 1971 och 82 timmar under år 1972.

Parterna på arbetsmarknaden bör ha frihet att under övergångsskedet göra avsteg från dessa tidsregler.

Som jag anförts vid 6 § bör lagen innehålla en regel som möjliggör tvåvaktssystem för maskinpersonalen även om fartygets maskinstyrka överstiger 550 EHK, om fartyget blivit sjösatt innan lagen träder i kraft och dess maskinstyrka understiger 700 IHK.

Hemställan

Jag hemställer, att lagrådets yttrande över det upprättade förslaget till *sjöarbetstidslag* inhämtas enligt 87 § regeringsformen genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Gunnel Anderson

Bilaga 2

**Sjöarbetstidsutredningens förslag
till
sjöarbetstidslag**

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §.

Denna lag skall tillämpas på skeppstjänst med de undantag som anges i 2 §.

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

2 §.

Från lagens tillämpning undantages skeppstjänst som utföres av

- a) befälhavare, om förutom denne minst tre personer är anställda på fartyget,
- b) maskinchef, om hans skeppstjänst icke är indelad i vakter,
- c) främste styrman, om hans skeppstjänst icke är indelad i vakter,
- d) föreståndare för ekonomiavdelningen på fartyg, om förutom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen,
- e) läkare,
- f) musiker,
- g) den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,
- h) medlem av redarens familj, om fartygets bruttodräktighet understiger 500 registerton.

Från lagens tillämpning undantages vidare skeppstjänst på

- i) fiskefartyg då det användes såsom sådant, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,
- j) räddningsfartyg, då det användes såsom sådant,
- k) lustfartyg.

Ytterligare undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagar sidan slutits eller godkänts av organisation vilken är att anse såsom huvudorganisation enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt.

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

3 §.

I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst, på vilken lagen gäller,

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

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

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

vecka: en period av sju på varandra följande dygn,

oavbruten gång: färd sätt kännetecknat av att icke hamn anlöpes eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än 2 timmar vid varje tillfälle,

närfart: fart inom Sveriges sjöterritorium eller eljest i Östersjön eller därmed i sjöfartsförbindelse varande farvatten, dock ej fart bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest), eller lokalfart,

oceanfart: vidsträcktare fart än närfart,

lokal fart: sådan resa med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton, vilken icke under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång från eller till svensk hamn.

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

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

Ordinarie arbetstid i ocean- och närfart

4 §.

För dagman får ordinarie arbetstid uppgå till högst 8 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan.

5 §.

För vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen och för sjöman som tillhör radiopersonalen får ordinarie arbetstid, om ej annat följer av 6 §, uppgå till högst 8 timmar om dygnet. Under fartygets uppehåll i hamn får dock arbetstiden icke överstiga 40 timmar i veckan. Vid tillämpning av sist nämnda regel skall ej medräknas dygn under vilket fartyget avgår från eller ankommer till hamn.

6 §.

På fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton, får i närfart ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 5 § uppgå till

a) då fartyget är till sjöss, högst 24 timmar under två dygn i följd,

b) på dygn, under vilket fartyget avgår från eller ankommer till hamn, högst 8 timmar, dock får, om fartyget är till sjöss eller eljest i gång under större delen av sådant dygn, tillämpas under a) angiven arbetstid med den begränsningen att sjöman icke såsom ordinarie arbete får åläggas skeppstjänst utöver 8 timmar under längre tid än 1 timme, medan fartyget ligger i hamn,

c) eljest under fartygets uppehåll i hamn, högst 8 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan.

I fall som nu sagts får den ordinarie arbetstiden under en period av två veckor icke överstiga 112 timmar.

Bestämmelsen i denna paragraf gäller icke sjöman, som tillhör maskinpersonalen, om fartygets maskinstyrka överstiger 550 effektiva hästkrafter.

7 §.

För sjöman som tillhör ekonomipersonalen får ordinarie arbetstid uppgå till

a) på passagerarfartyg högst 9 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan,

b) på annat fartyg högst 8 timmar om dygnet.

Ordinarie arbetstid i lokalfart

8 §.

I lokalfart inom svensk hamn får ordinarie arbetstid uppgå till högst 9 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan, raster oräknade.

Då det är påkallat med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt, får annan arbetstid än nyss angivits tillämpas, om arbetstiden under en period av högst fyra veckor icke överstiger i genomsnitt 40 timmar i veckan.

9 §.

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

Vederlag, övertid m. m.

10 §.

Överstiger ordinarie arbetstid

- a) 40 timmar i veckan för sjöman som avses i 5, 7 eller 9 §,
- b) 80 timmar under en period av två veckor för sjöman som avses i 6 §, skall för överskjutande tid utgå vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som kan vara fastställt i kollektivavtal, som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

Från den tid för vilken vederlag utgår skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

11 §.

Utöver skeppstjänst på ordinarie arbetstid får skeppstjänst på övertid åläggas sjöman under högst 13 timmar i veckan och, om så medges i kollektivavtal som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket, ytterligare högst 5 timmar i veckan.

Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

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

- a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,
- b) att lämna hjälp enligt 62 § andra stycket, 222 eller 223 § sjölagen,
- c) att delta i sådana övningar med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag,
- d) nödig vakttjänst i hamn,
- e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,
- f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan, eller
- g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras på tid då sjömannen icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

12 §.

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

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

Skeppstjänst, som avses i 11 § a)—c), får utföras utan hinder av föreskrifterna i denna paragraf.

Övriga bestämmelser

13 §.

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

14 §.

Redare, vilken är bunden av kollektivavtal som avses i 2, 10, 11 och 13 §§, får tillämpa avtalet på sjöman vilken sysselsättes i sådant arbete som avses med avtalet, även om sjömannen ej är medlem av den avtalsslutande organisationen på arbetstagarsidan. Vad nu sagts gäller ej sjöman som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

15 §.

På fartyg skall föras arbetstidsjournal i enlighet med anvisningar av tillsynsmyndigheten.

Sjöman har rätt att själv eller genom utsedd representant taga del av arbetstidsjournalens innehåll.

16 §.

Befälhavaren skall tillse att ett exemplar av denna lag finns tillgängligt på fartyget.

17 §.

Det åligger myndighet som Konungen bestämmer att utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Därvid skall i tillämpliga delar gälla vad som stadgas i 1, 7 och 9—11 kap. lagen om säkerheten på fartyg.

Närmare föreskrifter om tillsynen meddelas av Konungen.

18 §.

Använder befälhavare uppsåtligen eller av oaktsamhet sjöman till skeppstjänst i strid mot denna lag eller föreskrift som meddelats med stöd av lagen, dömes han till böter.

Till samma straff dömes redare eller annan som i redarens ställe haft befattning med fartyget, om han ägt eller bort äga kännedom om överträdelser.

19 §.

Ansvar enligt 18 § skall ej ådömas, om det kan visas att tillgång till erforderlig bemanning för att i alla hänseenden anordna skeppstjänsten i enlighet med denna lag icke funnits i senast besökta hamn.

Har flera medverkat till gärning som avses i 18 § gäller bestämmelserna i 23 kap. brottsbalken.

20 §.

Den som bryter mot 15 § eller som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i arbetstidsjournal, dömes till böter.

21 §.

Bestämmelserna i 7 kap. sjömanslagen äger motsvarande tillämpning i fråga om domstols behörighet att upptaga tvistemål eller brottmål enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den _____, då sjöarbetstidslagen den 30 juni 1959 (nr 404) skall upphöra att gälla.

I stället för den i 4 och 5 §§, 6 § c), 8 § och 10 § a) angivna arbetstiden 40 timmar i veckan skall arbetstiden utgöra _____ timmar _____ minuter under tiden den _____ och _____ timmar _____ minuter under tiden den _____

Den i 10 § b) angivna arbetstiden 80 timmar under en period av två veckor skall utgöra _____ timmar _____ minuter under tiden den _____ och _____ timmar _____ minuter under tiden den _____

För tiden till och med den _____ får avsteg göras från dessa tidsbestämningar såvitt avser 10 § genom kollektivavtal som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

Om i lag eller författning förekommer hänvisning till stadgande, som ersatts genom bestämmelse i den nya lagen, skall den nya bestämmelsen tillämpas.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 28 januari 1970.

N ä r v a r a n d e:

f. d. justitierådet	REGNER,
regeringsrådet	MARTENIUS,
justitierådet	BERNHARD,
justitierådet	HESSER.

Enligt lagrådet den 23 januari 1970 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 21 november 1969 hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *sjöarbetstidslag*.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessor Gunnar Torgils.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:
Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 6 februari 1970.

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över förslag till *sjöarbetstidslag*.

Föredraganden upplyser, att lagrådet lämnat förslaget utan erinran, och anför.

Vissa smärre, redaktionella jämkningar bör vidtas i lagförslaget.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att antaga lagförslaget med angivna ändringar.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Innehållsförteckning

	Sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	3
Utdrag av statsrådsprotokollet den 21 november 1969	10
Inledning	10
Gällande sjöarbetstidslagstiftning	11
Ny sjöarbetstidslagstiftning	13
Allmänna synpunkter	13
Dygnsbegränsning	24
Detaljreglernas slopande	28
ILO-konventioner	31
Jourtjänst	36
Detaljutformningen av lagförslaget	38
Inledande bestämmelser	38
Ordinarie arbetstid i ocean- och närfart	58
Ordinarie arbetstid i lokalfart	64
Vederlag, övertid, m. m.	69
Övriga bestämmelser	79
Fråga om forumregel	88
Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	88
Hemställan	90
Sjöarbetstidsutredningens lagförslag	91
Utdrag av lagrådets protokoll den 28 januari 1970	97
Utdrag av statsrådsprotokollet den 6 februari 1970	98