



Statens  
offentliga  
utredningar

**1969: 3**

Kommunikations-  
departementet

# Ny sjöarbets- tidslag

Ref  
SOU  
1969:3 A

SOU

Betänkande av  
1964 års sjöarbetstidsutredning  
Stockholm 1969

# Statens offentliga utredningar 1969

## Kronologisk förteckning

---

1. Faktisk brottslighet bland skolbarn. Esselte. Ju.
2. Om sexuallivet i Sverige. Esselte. U.
3. Ny sjöarbetstidslag. Esselte. K.



Statens offentliga utredningar

1969: 3

Kommunikationsdepartementet

# Ny sjöarbetstidslag

Betänkande av

1964 års sjöarbetstidsutredning

Stockholm 1969



# Innehåll

Skrivelse till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet . . . . .	5	6.2.1 Sammanfattning av statistiska centralbyråns undersökning . . . . .	34
Förslag till sjöarbetstidslag . . . . .	6	6.2.2 Uppskattning av rörelseresultatet m. m. 1965—1967 . . . . .	37
Sammanfattning . . . . .	11	6.2.3 Utredningens synpunkter . . . . .	38
Kapitel 1 <i>Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning m. m.</i> . . . . .	14	Kapitel 7 <i>Utländska sjöarbetstidsregler</i> . . . . .	41
Kapitel 2 <i>Några historiska data</i> . . . . .	17	7.1 Norge . . . . .	42
2.1 Svensk lagstiftning och konventioner om sjöarbetstid fram till 1960. . . . .	17	7.2 Danmark . . . . .	44
2.2 Införandet av 42 ½-timmarsveckan . . . . .	19	7.3 Finland . . . . .	45
Kapitel 3 <i>Gällande sjöarbetstidslagstiftning</i> . . . . .	21	7.4 Liberia . . . . .	47
Kapitel 4 <i>Avtalens arbetstidsbestämmelser</i> . . . . .	23	7.5 Storbritannien . . . . .	47
4.1 Huvudavtalen med Sveriges redareförening . . . . .	23	7.6 Japan . . . . .	49
4.1.1 Avtalsbestämmelser om ordinarie arbetstid och sammanhängande vila . . . . .	23	7.7 Amerikas Förenta Stater . . . . .	50
4.1.2 Avtalsbestämmelser om vederlag . . . . .	24	7.8 Förbundsrepubliken Tyskland . . . . .	52
4.2 Huvudavtalen med Rederiföreningen för mindre fartyg . . . . .	25	7.9 Italien . . . . .	53
4.3 SAF:s allmänna grupps bogserbåtsavtal . . . . .	25	7.10 Frankrike . . . . .	53
4.4 Sägverksförbundets bogserbåtsavtal . . . . .	26	7.11 Nederländerna . . . . .	55
4.5 Specialavtalen . . . . .	26	7.12 Belgien . . . . .	55
Kapitel 5 <i>Arbetstiden för landanställda</i> . . . . .	28	7.13 Israel . . . . .	57
5.1 Gällande lagregler . . . . .	28	Kapitel 8 <i>Motiv för en förkortning av arbetstiden</i> . . . . .	59
5.2 Arbetstidskommitténs förslag . . . . .	29	8.1 Inledning . . . . .	59
Kapitel 6 <i>Vissa ekonomiska frågor</i> . . . . .	33	8.2 Motiv för arbetstidsförkortning för landanställda . . . . .	59
6.1 Ekonomiska överväganden vid 1959 års sjöarbetstidsreform . . . . .	33	8.3 Motiv för arbetstidsförkortning för ombordanställda . . . . .	61
6.2 Ekonomiska synpunkter på jämkningar i arbetstiden . . . . .	33	Kapitel 9 <i>Allmänna synpunkter på utformningen av en ny sjöarbetstidslag</i> . . . . .	67
		9.1 Inledning . . . . .	67
		9.2 Huvudlinjerna i förslaget . . . . .	68
		9.2.1 Dygnsbegränsning . . . . .	69
		9.2.2 Detaljreglernas slopande . . . . .	71
		9.2.2.1 Spridningsreglerna . . . . .	71
		9.2.2.2 Helgdagsreglerna . . . . .	73
		9.3 Konventionen . . . . .	75
		Kapitel 10 <i>Specialmotivering till lagförslaget</i> . . . . .	79
		Inledande bestämmelser . . . . .	79
		1 § . . . . .	79

2 §	79	17 §	102
3 §	86	18 §	103
Ordinarie arbetstid i ocean- och närfart	87	19 §	104
4 §	87	20 §	104
5 §	87	21 §	105
6 §	88	Ikraftträdandet och övergångsbestäm- melser	105
7 §	90		
Ordinarie arbetstid i lokalfart	91	Bilagor	
8 §	91	Bilaga 1 <i>Sjöarbetstidslagen den 30 juni</i> <i>1959</i>	107
9 §	92	Bilaga 2 <i>Statistiska centralbyråns under-</i> <i>sökning av rederinäringens intäkter och</i> <i>kostnader m. m. åren 1963/64</i>	114
Vederlag, övertid m. m.	93	Bilaga 3 <i>Överenskommelse om vissa lag-</i> <i>reglers överflyttande till avtal</i>	143
10 §	94		
11 §	94		
12 §	98		
Övriga bestämmelser	101		
13 §	101		
14 §	101		
15 §	101		
16 §	102		

### *Innehållsförteckning till bilaga 2*

2.1 Inledning	114	2.5 Kapitalkostnader. Kalkyler angående rörelseresultat o. d.	134
2.2 Handelsflottan och dess bemanning	119	Bil. 1 Blankett för fartyg	138
2.3 Rederinäringens bruttointäkter, driftkostnader och driftöverskott	121	Bil. 2 Blankett för rederi	140
2.4 Fartygens anskaffningsvärden, för- säkringsvärden, bruksvärden och bokförda värden	131	Bil. 3 Anvisningar för blanketternas ifyllande	141

## Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Den 9 september 1964 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredningsman med uppgift att överse sjöarbetstidslagen och att tillkalla experter för att biträda i utredningsarbetet. Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 8 oktober 1964 såsom utredningsman regeringsrådet Bengt Wieslander och såsom experter hovrättsassessorn Leif Ekberg, direktörerna i Sveriges redareförening Nils Grenander och Douglas Forssblad, direktören i Svenska maskinbefälsförbundet Knut Hadrup, ordföranden i Svenska stewardsföreningen H. 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.

Utredningen har antagit namnet 1964 års sjöarbetstidsutredning.

Till sekreterare förordnades den 22 oktober 1964 assessorn vid Göteborgs rådhusrätt, numera hyresrådet Bror Rittri.

En framställning från sjöfartsstyrelsen om ändring av 16 § sjöarbetstidslagen har den

8 oktober 1965 överlämnats till utredningen för att övervägas vid fullgörandet av utredningsuppdraget.

Efter remiss har utredningen avgett utlåtande över sjöfartsutredningens betänkande »Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation» (stencil K 1967: 10).

Utredningen har i en den 21 juni 1966 dagtecknad promemoria (stencil K 1966: 1) föreslagit vissa ändringar i sjöarbetstidslagen, vilket har lett till lagändring den 9 december 1966 (nr 620).

Utredningens arbete har resulterat i förslag till ny sjöarbetstidslag, vilket redovisas i detta betänkande. Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm den 24 januari 1969

*Bengt Wieslander*

<i>Leif Ekberg</i>	<i>Nils Grenander</i>
<i>Douglas Forssblad</i>	<i>Knut Hadrup</i>
<i>H. S. Karlbjörn</i>	<i>Johan S. Thore</i>
<i>Stig Wiebe</i>	<i>K. J. Wikström</i>
	<i>/ Bror Rittri</i>

## 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 register-ton.

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 arbetstagesidan 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 besättningens eller passagerarnas förplägning eller uppässning, 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,

lokalfart: 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 förmans 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 så-

som 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 åtnjtit 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 arbetstagar-sidan. 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 överträdelsen.

#### 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.

## Sammanfattning

I betänkandet läggs fram förslag till en ny sjöarbetstidslag.

För anställda i land har 1963 års arbetstidskommitté nyligen föreslagit (SOU 1968: 66) att arbetstiden förkortas från 40 till 42 1/2 timmar i veckan. Reformen skall enligt förslaget genomföras i tre etapper om 50 minuter i veckan under tre på varandra följande år med början tidigast den 1 januari 1970. Som sista dag för tredje etappen anges den 1 januari 1975. Kommittén har samtidigt föreslagit att arbetstiden för landanställda skall regleras av en enda lag, allmänna arbetstidslagen, att lagens tillämpningsområde skall utvidgas och att lagreglerna skall vara enhetliga för alla verksamhetsområden.

Sjöarbetstidsutredningen har funnit att den av arbetstidskommittén föreslagna arbetstidsförkortningen bör komma även de ombordanställda till del och att den bör genomföras samtidigt med reformen för landanställda och i samma takt.

Utredningen har undersökt, om även de ombordanställda skulle kunna omfattas av den föreslagna allmänna arbetstidslagen, men har funnit att detta inte är möjligt med hänsyn till de speciella förhållandena under vilka arbetet till sjöss bedrivs. Utredningen har därför ansett att en särskild arbetstidslag för sjömän alltså bör finnas. Utredningen har dock sökt anpassa sitt lagförslag så mycket som möjligt till den föreslagna allmänna arbetstidslagen.

Utredningens förslag innebär främst att principen om 40-timmarsveckan skall skrivas in i lagen. Därvid har den ordinarie arbetstidens längd inte kunnat minskas för de vaktindelade sjömännens del, eftersom ett sådant system skulle rubba gällande vakt-system ombord. Förkortningen får i stället för deras del komma till uttryck genom att de erhåller kompensation (vederlag), i första hand i form av fritid i hamn, för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 40 timmar i veckan (80 timmar under en tvåveckorsperiod för tvåvaktindelade sjömän). Vederlaget, som enligt gällande lag utgår för ordinarie arbetstid utöver 42 1/2 timmar i veckan, föreslås alltså bli fördjupat med 2 1/2 timmar. Förkortningen avses skola ske på samma sätt även för radio- och ekonomipersonal samt för alla sjömän i lokalfart utom svensk hamn. Samtidigt föreslås vissa justeringar av den ordinarie arbetstiden för några av de nu nämnda grupperna av sjömän. Sålunda skall ordinarie arbetstid för tvåvaktindelad sjöman inte få överstiga 112 timmar under en period av två veckor. Gällande lag hindrar inte att längre ordinarie arbetstid tas ut genom sammanläggning av den arbetstid som medges till sjöss med den som medges i hamn. Vidare skall ekonomipersonalens ordinarie arbetstid inte längre kunna få överstiga 56 timmar i veckan. Slutligen skall den maximala dygnsarbetstiden i lokalfart utom svensk hamn minskas från 12 till 10 timmar.

Endast i mindre omfattning har i förslaget 40-timmarsveckan kunnat komma till uttryck genom en direkt minskning av den ordinarie arbetstiden. Så har kunnat ske för arbete under långa hamnuppehåll samt i lokalfart inom svensk hamn. Detsamma gäller för dagmän, men för deras del kan man räkna med att parterna genom kollektivavtal i stor omfattning kommer att träffa överenskommelse om att behålla gällande ordinarie arbetstid, 45 timmar i veckan, mot kompensation i vederlag.

Förslaget innehåller vidare vissa jämkningar i fråga om säkerhetstjänst och övertidsarbete.

Nuvarande lag föreskriver att ersättning inte skall utgå för säkerhetstjänst, varmed främst avses räddningsarbete. Denna föreskrift föreslås utgå, eftersom den reglerar en lönefråga som inte bör lösas lagstiftningsvägen.

Nuvarande begränsningar av övertidsarbetets omfattning har omarbetats och något skärpts. Övertidsarbete, som nu får tas ut under 18 timmar i veckan, skall sålunda få förekomma under högst 13 timmar i veckan men parterna medges rätt att genom kollektivavtal tillåta ytterligare övertidsuttag med högst 5 timmar i veckan.

För att inte alltför långa arbetspass skall förekomma föreskrivs i förslaget att sjöman under varje period av 24 timmar i följd skall få fullgöra högst 16 timmars arbete.

För att hindra att den dagliga arbetstiden delas upp i alltför många små arbetspass så att viloperioderna blir för korta, föreslås att sjöman under varje 24-timmarsperiod skall beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd. Härigenom skapas garantier för att sjömannen dagligen skall kunna få en sammanhängande vilotid, som är så lång att den möjliggör nödvändig fysisk och psykisk vila och avkoppling. Bestämmelsen får betydelse främst för de vaktindelade sjömännen. Den bör enligt utredningen tolkas så att trevaktindeldad sjöman inte genom övertidsarbete hindras från att vila under åtminstone en hel frivakt om 8 timmar under dygnet och att tvåvaktindeldad sjöman på motsva-

rande sätt bereds tillfälle att vila under hela den tid som omfattas av den längsta av frivakterna.

Utredningen har även sökt förenkla och systematisera lagen. I samband härmed har utredningen utmönstrat så många som möjligt av de detaljföreskrifter, som nu belastar lagen men som bättre hör hemma i kollektivavtal. Sålunda har de särskilda lagregler, som inskränker den ordinarie arbetstiden på sön- och helgdagar i fråga om arbetets omfattning och art, fått utgå. Detsamma gäller nuvarande föreskrifter om att ordinarie arbetstid i flera fall måste förläggas inom vissa tidpunkter på dagen. Vidare har lagreglerna om övertidsersättningens form och storlek fått utgå. Förslaget i dessa delar grundas på det förhållandet, att överenskommelse har träffats mellan Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer om att detaljföreskrifterna skall tas in i huvudavtalen mellan parterna, innan den föreslagna lagen genomförs. Utredningen räknar med att motsvarande regler kommer att flyta in även i andra huvudavtal och i specialavtalen.

Som en följd av att detaljföreskrifterna har utgått ur lagen har bestämmelserna om ordinarie arbetstid kunnat göras enklare. Därvid har en var av grupperna dagmän, trevaktindelade (inräknat radiopersonal), tvåvaktindelade och ekonomipersonal kunnat behandlas i var sin paragraf, vilket gör lagen mera överskådlig.

Gällande lags tillämpningsområde är redan nu så omfattande att det övervägande antalet sjömän är underkastade lagen. Utredningen föreslår att ytterligare ombordanställda blir omfattade av lagen, bl. a. personal på småfartyg, vilket medför att anställda på motorfartyg under 25 brt och motorseglare under 100 brt inte längre undantas från lagen. Även undantaget för statliga fartyg föreslås utgå, eftersom utredningen i likhet med arbetstidskommittén anser att alla statsanställda i princip bör omfattas av arbetstidslagstiftning. Kungl. Maj:t föreslås få befogenhet att i administrativ ordning från fall till fall besluta om allmänna arbetstidslagen eller sjöarbetstidslagen

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

Lagens dispositiva karaktär förstärks. Arbetsmarknadens parter har redan nu rätt att genom kollektivavtal träffa överenskommelse om avsteg från lagreglerna om ordinarie arbetstid och denna avtalsfrihet skall behållas. Som en nyhet föreslås efter mönster av förslaget till allmän arbetstidslag att parterna genom kollektivavtal skall kunna komma överens om ytterligare undantag från lagens tillämpningsområde än dem som anges direkt i lagen.

Ansvarsbestämmelserna har moderniserats och på vissa punkter ändrats. Redarens s. k. husbondeansvar har skärpts genom att för straffbarhet inte längre skall krävas vetskap och vilja utan det skall räcka att redaren ägt eller bort äga kännedom om överträdelser. En ny bestämmelse har införts om straff för oriktig eller vilseledande uppgift i arbetstidsjournal.

I fråga om tidpunkten för arbetstidsförkortningens ikraftträdande ansluter sig utredningen till arbetstidskommitténs förslag om att arbetstiden skall sänkas från 42 1/2 till 40 timmar i tre etapper, som bör genomföras vid ingången av vart och ett av tre på varandra följande år. För de ombordanställdas del bör de etappvisa stegen liksom vid förkortningen till 42 1/2 timmar i veckan

avse hela eller halva timmar.

Den nya sjöarbetstidslagen föreslås skola träda i kraft samtidigt med den första förkortningsetappen, dvs. på samma gång som den föreslagna allmänna arbetstidslagen.

Internationella arbetsorganisationen (ILO) antog år 1958 en konvention om bl. a. arbetstid på fartyg. I samband med införandet av nu gällande lag ratificerade Sverige konventionen med vissa förbehåll. Denna har på grund av ringa anslutning fortfarande inte trätt i kraft. Utredningens förslag är inte förenligt med konventionen, som innehåller tvingande regler i detaljfrågor, vilka enligt utredningens förslag skall utmönstras ur lagen och i stället tas in i kollektivavtal. Eftersom förslaget i sin helhet innebär för de ombordanställda väsentligt förmånligare regler än konventionen 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, har utredningen ansett sig kunna utforma den nya sjöarbetstidslagen utan hinder av att den i enskilda detaljer inte överensstämmer med konventionens regler. Vårt land kan för övrigt ej längre enligt gällande folkrättsliga principer anses formellt bundet av ratificeringen, eftersom konventionens ikraftträdande kan sägas ha blivit otillbörligt fördröjt.

# 1 Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning m. m.

Genom beslut den 9 september 1964 be-  
myndigade Kungl. Maj:ts chefen för kom-  
munikationsdepartementet att tillkalla en  
utredningsman med uppgift att överse sjö-  
arbetstidslagen och att tillkalla experter för  
att biträda i utredningsarbetet. I direktiven  
för utredningsarbetet anförde departements-  
chefen följande.

Genom ändringar år 1957 i allmänna arbets-  
tidslagen, lantarbetstidslagen m. fl. lagar ned-  
sattes i princip maximum för den ordinarie ar-  
betstiden per vecka från 48 till 45 timmar. Lag-  
ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1958.  
Övergången till 45-timmarsvecka skedde suc-  
cessivt fram till den 1 januari 1960, då 45-tim-  
marsvekan blev helt genomförd.

Vid det utredningsarbete som föregick beslu-  
ten om arbetstidsförkortning lämnades arbetet  
till sjöss, som reglerades i sjöarbetstidslagen  
den 26 augusti 1948 (nr 631), utanför på grund  
av att arbetstidsfrågorna rörande skeppstjän-  
sten fordrade särskild utredning. I januari 1957  
tillsattes en särskild utredningsman med upp-  
gift att verkställa översyn av sjöarbetstidslagen.  
I november 1958 framlade utredningsmannen  
förslag till ny sjöarbetstidslag. På grundval av  
utredningsmannens förslag utarbetades och an-  
togs den nuvarande sjöarbetstidslagen den 30  
juni 1959 (nr 404).

Lagen anknöt till den år 1957 beslutade all-  
männa arbetstidsförkortningen för arbetstagare  
i land och innebar att arbetstidsreformen, läm-  
pad efter förhållandena ombord på fartygen,  
utsträcktes att gälla även sjömännen. Lagen  
utformades så att gängse vaktssystem på far-  
tygen icke skulle behöva brytas. För den vakt-  
indelade sjömännen minskades därför icke den

ordinarie arbetstiden för dygn eller dygnspe-  
riod. Däremot vidgades rätten till vederlag,  
d. v. s. kompensation för lång ordinarie arbets-  
tid. Sålunda skall vederlag utgå för den del av  
den ordinarie arbetstiden som överstiger 45 i  
stället för tidigare 48 timmar i veckan i fråga  
om trevaktsindelad sjöman och 90 i stället för  
112 timmar under en tvåveckorsperiod för två-  
vaktsindelad. För dagmännen minskades den  
ordinarie arbetstiden från 48 timmar till 45  
timmar i veckan. Även för ekonomipersonalen  
medförde lagen viss nedskärning av ordinarie  
arbetstiden. Lagen understryker betydelsen av  
att vederlaget utgår i form av fritid i hamn.

Chefen för socialdepartementet har enligt  
Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963  
tillsatt en kommitté med uppgift att utreda  
frågan om allmän arbetstidsförkortning (1963  
års *arbetstidskommitté*). Enligt direktiven för  
utredningen har denna bl. a. till uppgift att  
undersöka i vilken utsträckning och i vilken  
takt en ytterligare arbetstidsförkortning är möj-  
lig, varvid en kommande förkortning liksom  
den senast genomförda bör ske successivt. En-  
ligt direktiven måste helt naturligt vid över-  
vägande av en arbetstidsförkortning avgörande  
vikt fästas vid den väntade produktionsut-  
vecklingen i landet. Stor betydelse måste till-  
mätas de återverkningar en arbetstidsförkort-  
ning kan få för vårt lands näringsliv och i vad  
mån konkurrenskraften på den internationella  
marknaden påverkas. Hänsyn måste också ta-  
gas till den inverkan på samhällsekonomin som  
blir en följd av redan beslutade sociala refor-  
mer. Bl. a. kommer socialförsäkringssystemet  
att ställa ökade krav på produktionen.

Svenska sjöfolksförbundet har i skrivelse den  
3 juli 1964 till chefen för socialdepartementet  
hemställt att jämväl sjöarbetstidslagens regler  
rörande arbetstiden blir föremål för översyn

av 1963 års arbetstidskommitté. Då arbetstidsfrågan rörande skeppstjänsten på grund av dess speciella natur icke ansetts böra ingå i de arbetsuppgifter som åvilar 1963 års arbetstidskommitté, har ärendet överlämnats till mig.

För att undvika att ytterligare en allmän arbetstidsförkortning genomföres på sådant sätt att sjöfolket kommer att släpa efter i förhållande till anställda i land bör redan nu en utredning tillsättas för att parallellt med 1963 års arbetstidskommitté undersöka de frågor som hänger samman med en arbetstidsförkortning till sjöss. Vid de överväganden som här kan komma i fråga bör man följa de riktlinjer som uppdrogs vid senaste sjöarbetstidsreform och sålunda bl. a. söka bibehålla nuvarande vaktsystem inom handelsflottan men fördjupa vederlagstiden. Såsom gäller för 1963 års arbetstidskommitté synes vid prövning av dessa problem de företagsekonomiska och samhällsekonomiska verkningarna av jämkningarna i fråga om arbetstiden böra belysas.

Översynen av sjöarbetstidslagen torde böra verkställas av en utredningsman. Till utredningsmannens disposition bör för samråd ställas en krets av experter representerande bl. a. redarnas och de ombordanställdas organisationer.

Utredningen bör bedrivas så att förslag i frågan om möjligt kan bedömas samtidigt med det betänkande som 1963 års arbetstidskommitté framlägger.

Enligt sina direktiv hade 1963 års arbetstidskommitté (i fortsättningen kallad arbetstidskommittén) i uppdrag att utarbeta ny arbetstidslagstiftning för landanställda. Sjöarbetstidsutredningens direktiv innehåller inte någon motsvarighet härtill. Snarare tyder innehållet i direktiven på att man tänkt sig att utredningens uppdrag skulle kunna genomföras utan större ingrepp i nuvarande sjöarbetstidslag. Såsom närmare utvecklas i avsnitt 9.2 har emellertid utredningen under arbetets gång kommit fram till att även sjöarbetstidslagen behöver ses över i sin helhet. Arbetet har alltså bedrivits med sikte på att åstadkomma en ny sjöarbets-tidslag.

Utredningen har hållit fortlöpande kontakt med arbetstidskommittén genom experten Ekberg som varit arbetstidskommitténs huvudsekreterare. Dessutom har utredningens sekreterare från och med den 1 juli 1966 samtidigt tjänstgjort som biträdande sekreterare i arbetstidskommittén.

Samråd har vidare förekommit med sjömanslagskommittén och med den norska arbetstidskommittéen för skip.

För att få kännedom om vilka arbets-tidsregler, som tillämpas i praktiken, har utredningen tagit del av de för ombordanställda gällande kollektivavtalen och granskat arbetstidsjournaler. Utredningsmannen och sekreteraren har genom besök och resor på fartyg av olika slag sökt bilda sig en uppfattning om arbetsförhållandena ombord. Vid besök hos Kockums mekaniska verkstads AB i Malmö har upplysningar inhämtats från representanter för varvs- och redelineringen i fråga om den framtida utvecklingen för stortonnaget.

Utredningen har inhämtat upplysningar och synpunkter från sjöfartsstyrelsen i åtskilliga frågor.

Arbetsmedicinska institutet, leg. läkaren Erik Werner vid Hälsocentralen för sjöfolk i Göteborg och Landsorganisationens medicinske expert leg. läkaren Erik Bolinder har på begäran av utredningen lämnat synpunkter på frågan om arbetstidsförkortning för sjömän kan motiveras av medicinska skäl.

För att få upplysning om arbetstidsförhållandena på statliga fartyg har utredningen haft kontakt med sjöfartsstyrelsen, ledningen för SJ:s tågfarjedrift i Malmö, marinen, statens vägverk, tullverket, rikspolisstyrelsen och fiskeristyrelsen. I fråga om andra fartyg, som inte omfattas av lagen, har utredningen varit i förbindelse med fiskeristyrelsen, Sveriges fiskares riksförbund, Sjöräddningssällskapet och Kungliga svenska segel sällskapet i Stockholm.

De särskilda arbetsförhållandena på bogserbåtar och pramar har belysts vid överläggningar med företrädare för Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp, Sägverksförbundet, Svenska stadsförbundet, tre rederiföretag, Svenska träindustriarbetareförbundet, Svenska kommunalarbetareförbundet och Svenska kommunaltjänstemannaförbundet. Arbetsgivareföreningens allmänna grupp och Sägverksförbundet har tillhandahållit utredningen visst statistiskt material.

För att få underlag för den belysning av

företagsekonomiska och samhällsekonomiska verkningar av jämkningarna i fråga om arbetstiden, som angivits i utredningens direktiv, har utredningen hos Kungl. Maj:t hemställt om den statistiska undersökning, som statistiska centralbyrån sedermera utfört och som redovisas i kap. 6 och bil. 2.

### 2.1 Svensk lagstiftning och konventioner om sjöarbetstid fram till 1960

Arbetstiden på svenska fartyg har sedan år 1920 varit reglerad i lag. Den första lagen utfärdades den 24 oktober 1919 (nr 663). Dess giltighetstid var begränsad till fyra år men den förlängdes till utgången av år 1926. Följande lag utfärdades den 13 juli 1926 (nr 398) och gällde under en fyraårig försöksperiod. Den förlängdes dels med vissa ändringar den 13 juni 1930 (nr 218) på tre år, dels den 21 april 1933 (nr 139) under ytterligare ett år eller till utgången av 1934. Att lagstiftningen så länge var provisorisk berodde främst på att frågan om internationella sjöarbetstidsregler hade upptagits av Internationella arbetsorganisationen (ILO), som Sverige är medlem av genom sin anslutning år 1920 till Nationernas förbund, och väntades bli löst inom en nära framtid. Men så blev inte fallet. Den 25 september 1933 avgav kommerskollegium och socialstyrelsen betänkande (SOU 1934: 8) med förslag till ny sjöarbetstidslag. Sedan förslaget hade överarbetats av sakkunniga, framlades för 1934 års riksdag (prop. 1934: 240) förslag till en permanent sjöarbetstidslag. Enligt propositionen skulle sjöarbetstiden bättre anpassas till arbetstiden i land och en internationell lösning kunde inte avvaktas. Men andra lagutskottet ansåg att en ny lag inte borde införas så länge frågan behandlades internationellt (2 LU 1934: 42). Riksdagen (rskr 297) godkände utskottets

ståndpunkt och föreslog att 1926 års lag i dess år 1930 ändrade lydelse skulle erhålla fortsatt giltighet till utgången av år 1937. Kungl Maj:t beslöt i enlighet härmed. Det genom prop. 1934: 240 framlagda lagförslaget får likväl anses grundläggande för sjöarbetstidens fortsatta lagreglering. Förslaget innebar att den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelade däcksmanskap på passagerarfartyg över 2 000 brt\* och på andra fartyg över 3 000 brt skulle minskas från 12 till 8 timmar om dygnet. Samma minskning föreslogs för den del av det vaktindelade maskinmanskaper på fartyg över 700 brt, vilka inte redan hade sådan arbetstid. Vidare föreslogs en minskning av arbetstiden dels till sjöss för dagman från 9 till 8 timmar om dygnet, dels till sjöss och i hamn för kökspersonalen från 12 till 10 timmar om dygnet. Slutligen föreslogs viss begränsning, med ett maximum av 10 timmar om dygnet, av den tidigare till högst 12 timmar fastställda ordinarie arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn.

På det internationella planet återupptogs sjöarbetstidsfrågan år 1935 och vid ILO:s fjärde sjöfartskonferens antogs den 24 oktober 1936 bl. a. en konvention om arbetstid och bemanning på fartyg samt en rekommendation i dessa ämnen (se prop. 1938: 223 bil. A och B).

\* Förkortningen »brt» används i betänkandet för att beteckna fartygs bruttodräktighet i register-ton.

I januari 1937 hölls i Stockholm en konferens mellan representanter för de nordiska regeringarna för att uppnå likartade regler för bl. a. sjöarbetstiden. Konferensen ledde till ett inte bindande förslag som grundades på ILO:s konventionsförslag. Emedan 1926 års sjöarbetstidslag upphörde med 1937 års utgång och man ville fullfölja det nordiska samarbetet, förlängdes lagen den 13 maj 1937 (nr 225) till utgången av år 1938.

Stockholmskonferensens förslag behandlades i de nordiska länderna. I vårt land utarbetade 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga förslag till ny sjöarbetstidslag. I november 1937 hölls i Köpenhamn ett nordiskt expertmöte för författningsteknisk sammanjämkning av de sjöarbetstidsförslag, som hade framkommit i de olika länderna. På grundval av nämnda utredningar framlades prop. 1938: 223 med förslag till sjöarbetstidslag.

Lagförslaget innebar bl. a. att 8-timmarsprincipen kom att tillämpas betydligt vidsträcktare än tidigare. Sålunda skulle den ordinarie arbetstiden till sjöss på fartyg i fjärtrafik vara 8 timmar för dels styrmän och maskinister, om det för bemanningen krävdes minst tre av vardera kategorin, dels för däck- och maskinmanskaper på fartyg överstigande 2 000 resp. 700 brt. Dagmannens arbetstid skulle till sjöss vara 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. Under ankomst- och avgångsdygn skulle arbetstiden vara 10 timmar för styrman och 9 timmar för sjöman som inte tillhörde ekonomipersonalen, med undantag av trevaktindeldad maskinpersonal, som skulle ha 8-timmars arbetsdag. Under hamnuppehåll skulle arbetstiden för sjöman som inte tillhörde ekonomipersonalen vara högst 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. Den ordinarie arbetstiden för ekonomipersonalen skulle till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn vara 10 timmar om dygnet på lastfartyg och 12 timmar på passagerarfartyg samt i hamn 8 timmar om dygnet, dock fick personalen för vissa arbeten användas under ytterligare 1 timme på lastfartyg och 2 timmar på passagerarfartyg.

Propositionen innehöll vidare ett förslag att 1936 års ILO-konvention om arbetstid och bemanning skulle ratificeras under förbehåll att övriga nordiska länder och vissa andra, särskilt angivna länder även antog konventionen. Sedan riksdagen (rskr 1938: 304) antagit det genom prop 1938: 223 framlagda lagförslaget utfärdades den 30 september 1938 (nr 607) ny sjöarbetstidslag som gällde från 1939 års ingång. Nyssnämnda konvention ratificerades den 16 december 1938 men den trädde inte i kraft, emedan den inte antogs av ett tillräckligt antal länder.

I juni månad 1946 avhölls ILO:s sjätte sjöfartskonferens i Seattle. Där antogs nio konventioner om sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden samt ett antal rekommendationer, däribland konventionen nr 76 angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg (se prop. 1948: 265 bil. I). Riksdagen beslöt år 1947 (rskr 477) att med avgörandet av frågan om ratificering av konventionen skulle tills vidare anstå, emedan berörda frågor höll på att utredas av 1946 års sjömanskommitté. I riksdagskrivelsen framhölls emellertid att man i det fortsatta lagstiftningsarbetet borde eftersträva, att konventionen så småningom skulle kunna ratificeras. Vid en nordisk konferens i Oslo hösten 1947 påtalades vissa brister i konventionen.

På grundval av sjömanskommitténs betänkande (SOU 1948: 16) utarbetades prop. 1948: 265 med förslag till ny sjöarbetstidslag som antogs och utfärdades den 26 augusti 1948 (nr 631) med giltighet från 1949 års ingång. Lagen innebar att arbetstiden i fjärr- och närtrafik förkortades. I fjärtrafik bestämdes den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindeldad däck-, maskin- och radiopersonal till i allmänhet 8 timmar om dygnet på fartyg om minst 500 brt med vissa modifikationer för befälet. Den ordinarie arbetstiden på ankomst- och avgångsdagar minskades från 9 timmar (10 timmar för styrmän) till 8 timmar. Därutöver fick på mindre fartyg i vissa fall förekomma ytterligare 1 timmes arbete. Ekonomipersonalens arbetstid inskränktes till sjöss samt på an-

komst- och avgångsdagar från 10 timmar på lastfartyg och 12 timmar på passagerarfartyg till 9 resp. 10 timmar. Även ekonomipersonalens arbetstid i hamn minskades. Eftersom det ansågs i allmänhet praktiskt omöjligt att begränsa arbetstiden för sjöfolket på samma sätt som för arbetstagare i land, d. v. s. till 48 timmar i veckan, infördes begreppet vederlag. Sådant skulle utgå i fjärrtrafik för den ordinarie arbetstid, som översteg i vissa fall 48 timmar i veckan och i andra fall 112 timmar under en tvåveckorsperiod. Vederlag skulle utgå i form av fritid eller efter avtal på annat sätt. Arbetstiden i *närtrafik* minskades från i allmänhet 63 timmar i veckan till 112 timmar under två veckor i följd.

Genom ändringar år 1957 i arbetstidslagarna för landanställda nedsattes i princip maximum för den ordinarie arbetstiden per vecka från 48 till 45 timmar. Minskningen skedde successivt med början den 1 januari 1958 och var helt genomförd den 1 januari 1960. Vid det utredningsarbete som föregick besluten om arbetstidsförkortningen lämnades arbetet till sjöss utanför, eftersom arbetsfrågorna rörande skeppstjänsten ansågs fordra särskild utredning. Därför tillsattes år 1957 en utredning, som antog benämningen sjöarbetstidsutredningen. Dess arbete skulle bedrivas med sikte på att Sverige skulle kunna ansluta sig till internationella konventioner på området. Utredningen avgav den 7 november 1958 stencilerat betänkande med förslag till ny sjöarbetstidslag.

Seattlekonventionen nr 76 av år 1946 ratificerades ej i samband med prövningen av förslaget till 1948 års sjöarbetstidslag. Konventionen ändrades år 1949 och erhöll nummer 93. Den ändrade konventionen behandlades vid riksdagarna år 1950 (prop. 1950: 207, 2 LU 34) och år 1952 (prop. 1952: 170, 2 LU 44) men ratificerades inte. Det hinder för ratificering, som åberopades vid sistnämnda riksdag, hänförde sig inte till bestämmelserna om arbetstid utan huvudsakligen till vissa föreskrifter om minimilön för matroser. Ingen av konventionerna nr 76 eller 93 har trätt i kraft.

Vid ILO:s sjöfartskonferens i Genève den 29 april – den 14 maj 1958 antogs konventionen nr 109 angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad samma år) jämte den samtidigt beslutade rekommendationen nr 109 angående löner, arbetstid och bemanning. Rörande konventionens och rekommendationens innehåll hänvisas till avsnitt 9.3.

I enlighet med vad som föreslogs i den på grundval av 1958 års betänkande utarbetade prop. 1959: 120 med förslag till sjöarbetstidslag m. m. beslöt 1959 års riksdag att konventionen nr 109 skulle ratificeras av Sverige (2 LU 1959: 31, rskr 278) med förbehåll för att även nationer, som vår sjöfart främst konkurrerar med, i första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, anslöt sig till konventionen. Vid ratificeringen undantogs konventionens avdelning om lön. Eftersom konventionen inte har antagits i föreskriven utsträckning, har den ännu inte trätt i kraft.

I förhållande till tidigare lagar innebar 1959 års sjöarbetstidslag i fråga om den ordinarie arbetstiden endast att dagmannens arbetstid minskades till 45 timmar i veckan och att ekonomipersonalens arbetstid skars ned i viss utsträckning. I övrigt skedde anpassningen till 45-timmarsveckan i land genom att vederlaget fördjupades så att det utgick för den del av den ordinarie arbetstiden som översteg 45 timmar i veckan (90 timmar under en tvåveckorsperiod för tvåvaktindelad sjöman och för ekonomipersonal). I lagen upptogs vidare särbestämmelser för fartyg under 500 brt i lokalfart.

## 2.2 Införandet av 42 1/2-timmarsveckan

Såsom framgår av utredningens direktiv (se kap. 1) tillsattes arbetstidskommittén år 1963 för att utreda frågan om en allmän arbetstidsförkortning m. m. Eftersom arbetsfrågan för de ombordanställda del inte ansågs böra ingå i arbetstidskommitténs uppgifter, tillkallades sjöarbetstidsutredningen år 1964 för att överse sjöarbetstidslagen.

Vid kollektivavtalsförhandlingarna 1966 mellan SAF och LO beslöts att veckoarbets-

tiden skulle minskas med  $2\frac{1}{2}$  timmar i veckan i tre etapper och vara helt genomförd den 1 februari 1969. Den ordinarie arbetstiden skulle då komma att uppgå till  $42\frac{1}{2}$  timmar i veckan. Motsvarande avtal om arbetstidsförkortning träffades i nästan alla kollektivavtal, även för de ombordanställda.

Med anledning av den sålunda avtalade arbetstidsförkortningen föreslog arbetstidskommittén i en den 7 juni 1966 dagtecknad promemoria att arbetstidslagarna för landanställda skulle anpassas efter de ändrade förhållandena på arbetsmarknaden. En sådan anpassning borde ske utan att man avaktade den förestående mera genomgripande lagändringen. Förslaget innebar att begränsningen av den ordinarie veckoarbetstidens längd successivt skulle minskas i tre 50-minuterssteg den 1 februari 1967, den 1 februari 1968 och den 1 januari 1969 från 45 till  $42\frac{1}{2}$  timmar i veckan. Förslaget godtogs av statsmakterna (prop. 1966: 137, 2 LU 1966: 76, rskr 335) och den 9 december 1966 (nr 616-619) utfärdades lagar angående ändrad lydelse av allmänna arbetstidslagen, lantarbetstidslagen, detaljhandelslagen och hotellagen.

Sjöarbetstidsutredningen föreslog för sin del i en den 21 juni 1966 dagtecknad promemoria att den avtalade  $42\frac{1}{2}$ -timmarsveckan borde komma till uttryck även i sjöarbetstidslagen. Detta borde i enlighet med avtalen ske på så sätt att den ordinarie arbetstiden i huvudsak behölls oförändrad, under det att vederlag skulle utgå redan för ordinarie arbetstid utöver  $42\frac{1}{2}$  timmar i veckan (85 timmar under en tvåveckorsperiod för ekonomipersonal och för tvåvaktindelad sjöman). Endast för lokalfart inom hamn föreslogs att den ordinarie arbetstiden skulle minskas till  $42\frac{1}{2}$  timmar i veckan. Ändringarna borde ske i tre etapper med 1 timme den 1 februari 1967, 1 timme den 1 februari 1968 och en halv timme den 1 januari 1969. Förslaget godtogs av statsmakterna (prop. 1966: 138, 2 LU 1966: 77, rskr 336) och lag om ändrad lydelse av sjöarbetstidslagen utfärdades den 9 december 1966 (nr 620).

Sjöarbetstidslagen den 30 juni 1959 (nr 404) äger tillämpning på skeppstjänst (1 §). 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 sjukvårdspersonal, lärare, musiker och 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. Med stöd härav har i kungörelsen den 29 januari 1960 (nr 13) med tillämpningsföreskrifter till sjöarbetstidslagen förordnats att lagen skall gälla på statligt fartyg, som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare, utom SJ:s tåg färjor och vissa små landsvägsfärjor.

Sjöarbetstidslagen skiljer sig från de svenska arbetstidslagarna för landanställda främst genom att den ordinarie arbetstiden på grund av nuvarande vaktssystem 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 vaktindelad och som inte tillhör radio- eller ekonomipersonalen) är arbetstiden dessutom begränsad till 45 timmar i veckan. För vaktindelad sjöman och för radiopersonal är arbetstiden begränsad till 45 timmar i veckan endast under uppehåll i hamn. Under dygn då fartyget ankommer till eller avgår från hamn gäller i huvudsak samma bestämmelser som under sjödygn. På fartyg under 500 brt får arbetstiden till sjöss 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 Shetland-Trondheim-Irlands västkust-Brest). Den möjliggör att dessa fartyg i närtrafik får använda tvåvaktsystem i stället för trevaktsystem.

Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid är begränsad till 8 timmar om dygnet, i vissa fall med utsträckning till 9 timmar om dygnet på passagerarfartyg. Någon begränsning av arbetstiden per vecka föreskrivs inte (10 §).

Lagen innehåller ett flertal spridningsregler, 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 18. Dagmannens arbetstid mäs-

te förläggas mellan dessa klockslag även till sjöss. För ekonomipersonalen gäller flera spridningsregler.

Lagen begränsar i flera fall den ordinarie arbetstiden på sön- och helgdag snävare än på vardagar i två hänseenden, till tiden och till arten. Tidsbegränsningen består i att ordinarie arbetstid inte får förekomma i hamn utom för ekonomipersonalen. Artbegränsningen vilar på principen att arbete som kan uppskjutas inte skall förekomma på sådana dagar.

En utförligare beskrivning av spridnings- och helgdagsreglerna återfinns i avsnitten 9.2.2.1 och 9.2.2.2.

För den del av den ordinarie arbetstiden, som efter 1969 års ingång överstiger 42½ timmar i veckan (85 timmar under loppet av två veckor för ekonomipersonal och i närtrafik på fartyg under 500 brt), kompenseras sjömannen genom vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt överenskommelse i kollektivavtal (12 §).

För fartyg under 500 brt gäller för den ordinarie arbetstiden särbestämmelser, när fartyget går i lokalfart, dvs. fart i vilken resan vanligen inte kräver mer än 12 timmars gång från eller till svensk hamn (13 §). När sådant fartyg nyttjas endast inom svensk hamn, gäller samma regler som för anställda i land, nämligen att arbetstiden inte får överstiga 9 timmar om dygnet och 42½ timmar i veckan. Vid regelbunden skiftindelning får veckoarbetstiden genomsnittsberäknas under en treveckorsperiod och då gäller ingen dygnsbegränsning. Om fartyget går i lokalfart utom svensk hamn, får arbetstiden utökas till 12 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan. Vederlagsbestämmelserna gäller inte för lokalfart.

Utöver den ordinarie arbetstiden kan sjöman åläggas skeppstjänst dels i form av säkerhetstjänst, dels såsom övertidsarbete.

Med säkerhetstjänst avses skeppstjänst, som behövs med hänsyn till hotande fara

för liv eller fartyg eller för att lämna hjälp åt någon i sjönöd (14 §). Till sådan tjänst hänförs också deltagande i föreskrivna övningar med säkerhetsanordningar. För säkerhetstjänst är sjömannen inte berättigad till särskild ersättning, om inte annat har överenskommit. Säkerhetstjänsten är av naturliga skäl inte begränsad till tiden.

Övertidsarbete får åläggas under högst 18 timmar i veckan (16 §). Men det får inte förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens totala skeppstjänst överstiger 16 timmar om dygnet. Från dessa begränsningar undantas övertidsarbete av viss art, bl. a. avvärijande av hotande fara för gods och nödig vaktjänst i hamn. Ersättning för övertidsarbete skall i regel utgå i kontanter (17 §). Lagen föreskriver viss minimiersättning för varje övertidstimme.

Reglerna om ordinarie arbetstid är dispositiva på så sätt att avsteg från lagens begränsningar kan göras genom kollektivavtal (18 §). Redare, som omfattas av sådant avtal, får tillämpa det även på oorganiserad sjöman. Avtalet får inte strida mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt. Vårt land ratificerade år 1959 en konvention om bl. a. sjöarbetstid men konventionen har inte trätt i kraft.

Om synnerliga skäl föreligger, kan Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar medge undantag från lagens tillämpning (1 §).

Lagen innehåller slutligen straffbestämmelser och vissa administrativa föreskrifter.

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

Den fullständiga lydelsen av nu gällande sjöarbetstidslag återfinns i *bil. 1*.

Kollektivavtalen för de ombordanställda innehåller arbetstidsbestämmelser, som ersätter eller kompletterar reglerna i sjöarbetstidslagen. Genom avtalen har parterna sålunda i flera fall utnyttjat möjligheten enligt 18 § sjöarbetstidslagen att besluta om avsteg från lagbestämmelserna om den ordinarie arbetstidens längd och förläggning. Samtliga avtal innehåller föreskrifter om vederlagets form och storlek.

I fortsättningen redogörs för huvudbestämmelserna i de viktigaste avtalen i deras lydelse från 1969 års ingång. De s. k. huvudavtalen har slutits med organisation på arbetsgivaresidan och de s. k. specialavtalen har slutits med enskilda arbetsgivare.

#### 4.1 Huvudavtalen med Sveriges redareförening

Huvudavtalet för befälhavare innehåller inga bestämmelser om ordinarie arbetstid men föreskriver att vaktindeldad befälhavare skall erhålla vederlag enligt samma principer som i styrmansavtalet. Med hänsyn till den ledighet som övrigt befäl åtnjuter får vaktfri befälhavare under hamnuppehåll bereda sig motsvarande ledighet som kompensation för tjänstgöring på sön- och helgdagar under sjö-, avgångs- eller ankomstdygn eller när förhalning har skett. Härtill kommer en dags ledighet per tjänstgöringsmånad ombord. Om sådan ledighet inte kan

ordnas, kan befälhavarens kompensationsledighet förläggas på annat sätt enligt överenskommelse med rederiet.

För vaktfri maskinchef finns inga avtalsbestämmelser om ordinarie arbetstid och vederlagsreglerna överensstämmer med de nyss nämnda för vaktfri befälhavare.

Arbetstidsbestämmelserna i huvudavtalen för övriga ombordanställda reglerar ordinarie arbetstid och vederlag.

##### 4.1.1 Avtalsbestämmelser om ordinarie arbetstid och sammanhängande vila

Avtalsföreskrifterna om ordinarie arbetstid innebär i regel att arbetstidens längd minskas på lör-, sön- och helgdagar samt att arbetsuppgifternas art inskränks på sön- och helgdagar i högre grad än enligt lagen. Bestämmelserna medför att skeppstjänst, som enligt lagen utförs på ordinarie arbetstid, förvandlas till övertidsarbete i avtalens mening. Samma verkan har avtalsregler om skiftarbete nattetid i hamn och om arbetstidens förläggning för vissa ekonomiföreståndare.

Om helldag inträffar under arbetsvecka, skall den ordinarie veckoarbetstiden för dagman minskas med motsvarande antal timmar enligt avtalen för styrmän, maskinbefäl samt däck- och maskinmanskap.

I alla avtal utom för kökspersonal stadgas att övertidsersättning skall utgå för ar-

bete efter kl. 13 på påsk-, pingst-, midssommar-, jul- och nyårsafton med undantag av erforderlig sjövakttjänst.

För arbete i hamn på lördagar efter kl. 13 skall i regel utgå övertidsersättning enligt avtalen för styrmän, telegrafister, maskinbefäl samt däck- och maskinmanskaper. För ekonomiföreståndare gäller samma regel för arbete efter kl. 14.

När fartyget ligger i hamn på sön- och helgdagar gäller särskilda regler för ekonomiföreståndare och kökspersonal. Övertidsersättning skall då utgå för arbete som utförs av ekonomiföreståndaren efter kl. 15 och av kökspersonalen efter kl. 14. Bestämmelsen gäller dock inte på avgångsdygn och i vissa fall ej heller på ankomstdygn. Arbetets art begränsas snävare än enligt 10 § sjöarbetstidslagen.

Under avgångs- och ankomstdygn, som infaller på sön- eller helgdag, gäller följande regler. Den ordinarie arbetstiden är 8 timmar enligt avtalen för styrmän, maskinbefäl samt däck- och maskinmanskaper. Bestämmelsen inskränker lagens ordinarie arbetstid endast för tvåvaktsfartyg under dygn, då fartyget är till sjöss större delen av dygnet. Enligt samma avtal begränsas arbetets art snävare än 6 § sjöarbetstidslagen föreskriver. Dagman, som tillhör däck- eller maskinmanskaper, erhåller övertidsersättning för allt arbete.

Enligt 7 § sjöarbetstidslagen skall den ordinarie arbetstiden i hamn förläggas mellan kl. 6 och 18 med vissa undantag. Om dessa undantag tillämpas i europeisk hamn skall enligt avtalen 7 timmars fullgjord arbetstid mellan kl. 18 och 6 anses motsvara 8 timmars ordinarie arbetstid. Denna bestämmelse återfinns inte i avtalen för ekonomiföreståndare och kökspersonal, eftersom dessa inte omfattas av 7 §.

För ekonomiföreståndare, som har minst sex underlydande och som därför inte omfattas av lagen, skall arbetstiden börja tidigast kl. 5 och sluta senast kl. 19 i hamn och kl. 20 till sjöss.

Om inte särskilda omständigheter föreligger skall i vissa fall sjöman under varje 24-timmarsperiod beredas sammanhängande

vila av viss minimilängd. Bestämmelsen gäller för styrmän, som i hamn skall ha 6 timmars sådan vila, och för radiotelegrafister, som till sjöss skall ha minst 8 timmars sådan vila.

#### 4.1.2 Avtalsbestämmelser om vederlag

Avtalen innehåller regler som tillerkänner sjömännen vederlag i form av fritid i hamn för utförd skeppstjänst på ordinarie arbetstid. Vederlaget beräknas efter två olika metoder. Enligt den ena metoden beräknas det efter hur mycket ordinarie arbetstid som har förekommit under perioden. Enligt den andra metoden beräknas vederlaget efter en schablonregel och utgår med visst antal dagar per tjänstgöringsmånad, s. k. fast vederlag. En kombination av dessa två beräkningsgrunder förekommer också.

Ur vederlagssynpunkt kan sjömännen indelas i följande fem grupper. Den s. k. halva fridagen enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen tillkommer för den första gruppen utöver där angivet vederlag men ingår i vederlaget för övriga grupper.

*Dagmän som är styrmän eller som tillhör maskinbefälet eller däck- eller maskinmanskaper*

Per månad utgår  $\frac{1}{2}$  fridag, som efter sex månaders fortlöpande anställning i samma rederi utökas till 1 fridag för manskap och  $1\frac{1}{2}$  fridag för befäl. Härtill kommer vederlag med  $2\frac{1}{2}$  timmar i veckan.

*Trevaktindelade styrmän, maskinbefäl och däck- och maskinmanskaper; radiotelegrafister*

För skeppstjänst på sön- och helgdag utgår vederlag under motsvarande antal timmar på vardag. Härtill kommer vederlag för det antal timmar, som den ordinarie arbetstiden med frånräknande av intjänat vederlag för sön- eller helgdag överstiger  $42\frac{1}{2}$  timmar i veckan. Sistnämnda timtal minskas med 8 för varje helgdag som infaller under perioden.

*Ekonomiföreståndare som omfattas av lagen, kökspersonal samt tvåvaktindelade styrmän och maskinbefäl*

Vederlagsreglerna är desamma som för föregående grupp fränsett att 42½ timmar i veckan ersätts av 85 timmar under två veckor i följd.

*Tvåvaktindelade däck- och maskinmanskaper*

För skeppstjänst, som utförs på sön- eller helgdag, utgår vederlag med en vardag oavsett arbetstidens längd. Härtill kommer vederlag med 4½ dagar i månaden.

*Ekonomiföreståndare som inte omfattas av lagen*

Vederlag utgår med 5 fridagar i månaden.

#### 4.2 Huvudavtalen med Rederiföreningen för mindre fartyg

Huvudavtal med Rederiföreningen för mindre fartyg saknas i fråga om radiotelegrafister och ekonomiföreståndare, eftersom sådana befattningshavare inte förekommer på fartyg som är anslutna till föreningen.

För befälhavare gäller samma regler som enligt befälhavareavtalet med Sveriges redareförening. Vaktfri befälhavare har därutöver en vederlagsdag i månaden.

För övriga besättningskategorier är bestämmelserna i huvudsak likalydande med reglerna för motsvarande kategorier enligt huvudavtalen med Sveriges redareförening. I följande avseenden skiljer sig Rederiföreningens avtal från Sveriges redareföreningens.

I styrmansavtalet saknas bestämmelser om dagman och om arbete nattetid i hamn.

I maskinbefälsavtalet finns inga andra bestämmelser om dagman än som anges i avsnitt 4.1.2 i fråga om dagmän.

Avtalet för däck- och maskinmanskaper innehåller ingen specialregel om arbete nattetid i hamn. Dagmans ordinarie arbetstid är 8 timmar om dygnet under sjö-, avgångs- och ankomstdygn, dock högst 42½ timmar i veckan. Bestämmelsen om högst 8 timmars ordinarie arbetstid på avgångs- och ankomstdygn, vilken enligt Sveriges redare-

förenings avtal gäller endast på sön- och helgdag, tillämpas enligt avtalet med rederiföreningen under alla veckodagar.

För kökspersonalen saknas bestämmelser om inskränkt ordinarie arbetstid på sön- och helgdagar.

#### 4.3 SAF:s allmänna grupps bogserbåtsavtal

Avtalen skiljer mellan hamnfart, varmed avses lokalfart inom hamn, och »annan fart» som kan utgöra lokalfart utom hamn eller närtrafik.

I hamnfart utgör den ordinarie veckoarbetstiden för befäl 48½ timmar, raster inräknat, och för manskap 42½ timmar jämte 6 timmars måltidsraster. Arbetstiden får inte överstiga 10 timmar per dygn under veckodagarna måndag–fredag och 7 timmar på lördag. Den ordinarie arbetstiden får börja tidigast kl. 6 och skall sluta senast kl. 18 under veckodagarna måndag–fredag och kl. 14 på lördag. Påsk-, pingst-, midsommar-, jul- och nyårsafton slutar den ordinarie arbetstiden kl. 13. Om det under veckan infaller en sådan helgafton eller en helgdag, minskas den ordinarie veckoarbetstiden i motsvarande grad.

I annan fart utgör den ordinarie arbetstiden 112 timmar under två veckor i följd, dock högst 24 timmar för två dygn i följd. Under hamnuppehåll gäller dock reglerna för hamnfart.

Om ett fartyg under en vecka går både i hamnfart och annan fart, tillämpas reglerna för den fart som fartyget används i under veckans flesta dagar. Medan fartyget under sådan vecka går i annan fart, kan dock hamnfartens regler om den dagliga arbetstidens längd och förläggning inte bli tillämpliga.

Den som bortsett från måltidsraster har haft en sammanhängande tjänstgöring av 16 timmar skall därefter regelmässigt beredas minst 10 timmars sammanhängande ledighet.

För ordinarie arbetstid i annan fart utöver 85 timmar under en tvåveckorsperiod utgår vederlag. Detta skall utgå i form av fritid i första hand och genom kontant er-

sättning i andra hand. Om fritidskompensation inte kunnat beredas inom sju veckor, skall kontant ersättning lämnas.

#### 4.4 Sågverksförbundets bogserbåtsavtal

För bogserbåtar finns huvudavtal även mellan Sågverksförbundet, å ena sidan, och Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet resp. Svenska Träindustriarbetareförbundet, å andra sidan. Dessa avtal har samma indelning i hamnfart och annan fart som huvudavtalen med SAF:s allmänna grupp.

I hamnfart utgör den ordinarie arbetstiden 42½ timmar i veckan, raster oräknade, dock högst 9 timmar per vardag. Den dagliga arbetstiden skall förläggas inom en tidrymd av 11 timmar, räknat från en halv timme före det arbetstiden börjar vid vederbörande sågverk. På lördagar gäller att befälhavarens ordinarie arbetstid skall upphöra 1 timme efter arbetets slut vid sågverket och att maskinbefällets arbetstid inte får överstiga 6 timmar. Alla anställda utom styrmän erhåller en fridag i månaden.

I annan fart är den ordinarie arbetstiden för styrmän och manskap 112 timmar under en tvåveckorsperiod, dock högst 24 timmar för två dygn i följd. Vederlag utgår för dessa anställda i princip för ordinarie arbetstid utöver 85 timmar per tvåveckorsperiod. Befälhavare och maskinbefäl erhåller för tjänstgöring på sö- och helgdagar vederlag i form av motsvarande fritid i hamn. Därutöver får de två fridagar i månaden. Ytterligare en fridag i månaden tillerkänns befälhavare i enkel- eller tvåvakt och maskinbefäl i tvåvakt. På tvåvaktsfartyg erhåller maskinbefäl slutligen ännu en fridag, när fartygets gångtid överstiger 280 timmar under en månad.

#### 4.5 Specialavtalen

Förutom huvudavtalen finns åtskilliga s. k. specialavtal som har slutits direkt mellan någon av de ombordanställdas huvudorganisationer samt vissa rederier eller entreprenörer, som har antagits av rederier. Spe-

cialavtalen gäller antingen rederiets alla fartyg, endast vissa av dess fartyg eller fartyg i viss fart. I regel innehåller specialavtalen arbetstidsregler. Enligt dessa har man regelmässigt beslutat om avsteg från sjöarbetstidslagens bestämmelser om den ordinarie arbetstiden och om förläggningstiden för ekonomipersonalens ordinarie arbete.

Specialavtalen utgår från 45 timmars ordinarie arbete i veckan men man har ofta avtalat om längre begränsningsperiod än en vecka. Den ordinarie arbetstiden brukar därför i specialavtalen begränsas antingen till

195 timmar per 30-dagarsperiod,  
135 timmar per 3-veckorsperiod,  
90 timmar per 2-veckorsperiod eller  
45 timmar per vecka.

Om ett fartyg, där man tillämpar 30-dagarsbegränsning, har dubbel besättning och personalen arbetar två dagar i följd, åtföljda av två fridagar, kan det inträffa att en del sjömän arbetar 16 dagar under 30-dagarsperioden och andra 14 dagar. I sådana fall utgår kompensation för dem som arbetar 16 dagar genom att de under nästa period kommer att arbeta 14 dagar. Den verkliga begränsningsperioden omfattar alltså i sådana fall 60 dagar.

Begränsningsperioden förläggs i allmänhet så att den blir gemensam för alla sjömän på fartyget.

För att hindra alltför långa arbetsdagar har man i regel även begränsat den ordinarie arbetstiden per dygn, oftast till 13 timmar. Men avtalen med Svenska Rederi AB Öresund för trafiken mellan Malmö och Köpenhamn innehåller inte någon dygnsbegränsning. På dessa fartyg maximeras dygnsarbetstiden genom dels lagregeln om att overtidsarbete inte får åläggas i sådan utsträckning att den totala arbetstiden överstiger 16 timmar om dygnet, dels tjänstgöringslistor som upprättas under medverkan av de ombordanställdas organisationer.

Enligt specialavtalen skall parterna i samråd för varje fartyg upprätta tjänstgöringslistor, som visar inom vilka klockslag den dagliga ordinarie arbetstiden skall förläggas

för varje anställd. Övertidsersättning utgår inte om arbetstiden förskjuts inom denna spridningstid men väl för den del av arbetstiden, som ligger utanför denna tid, även om dagens ordinarie arbetstid inte skulle ha fullgjorts.

Enligt specialavtalen erhåller alla ombordanställda ett fast vederlag med en dags ledighet som kompensation för helgdag som inte infaller på söndag. Sådant vederlag skall tas ut i samband med semester eller efter överenskommelse på annat sätt.

I specialavtalen har 42 $\frac{1}{2}$ -timmarsveckan förts in på samma sätt som i huvudavtalen. Den ordinarie arbetstiden minskar inte utan i stället utgår ökat vederlag. För manskapets del har man sålunda infört fast vederlag med tre dagar i månaden. För befälet utgår i stället vederlag för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger i princip 42 $\frac{1}{2}$  timmar i veckan. Även i detta fall gäller andra regler för Svenska Rederi AB Öresund, där i stället för fördjupat vederlag arbetstiden per 30-dagarsperiod för all personal minskar från 195 till 184 timmar i tre etapper.

I de flesta specialavtalen finns särskilda regler för tid då fartyget är upplagt. Under sådan tid uppgår den ordinarie arbetstiden till 42 $\frac{1}{2}$  timmar i veckan som skall förläggas inom tiden kl. 7-17 måndag-fredag. På lördagar får ordinarie arbetstid förekomma kl. 7-13, om detta är nödvändigt på grund av den ordinarie arbetstiden för landanställda vid varv eller annan plats där fartyget är upplagt eller repareras. Även för upplagda fartyg har man alltså avtalat om avsteg från lagen, som för arbete under hamnuppehåll har behållit 45 timmars ordinarie arbetstid och i stället ger vederlag med 2 $\frac{1}{2}$  timmar i veckan.

### 5.1 Gällande lagregler

Enligt gällande arbetstidslagar för anställda i land är den ordinarie arbetstiden från den 1 januari 1969 i princip 42½ timmar i veckan.

Huvudreglerna om ordinarie arbetstid är följande.

Enligt lagen den 16 maj 1930 (nr 138) om arbetstidens begränsning (allmänna arbetstidslagen) får arbetstiden inte överstiga 42½ timmar i veckan, raster oräknade. Arbetstiden får inte överstiga 9 timmar om dygnet. Vid arbete med regelbunden skiftindelning får annan arbetstid tillämpas, om arbetstiden under en tidrymd av högst tre veckor inte överstiger i genomsnitt 42½ timmar i veckan.

Lantarbetstidslagen den 4 juni 1948 (nr 281) föreskriver att den ordinarie arbetstiden inte får överstiga 42½ timmar i veckan, raster oräknade. Arbetstiden får dock utsträckas till 45 timmar i veckan, om arbetstiden under en tidrymd av högst tolv månader uppgår till i genomsnitt högst 42½ timmar i veckan. Arbetstiden får inte något dygn överstiga 10 timmar.

I arbetstidslagen för detaljhandeln den 18 juli 1942 (nr 652) föreskrivs att arbetstiden får uppgå till högst 42½ timmar i veckan, raster oräknade. Dygnsarbetstiden får ej heller här överstiga 10 timmar utom på arbetsställe med i regel inte fler än en arbetstagare, där dygnsarbetstiden får ut-

sträckas till 11 timmar under högst två av veckans dygn. På försäljningsställe som i regel hålls öppet alla veckodagar får arbetstiden inte överstiga 10 timmar om dygnet och i genomsnitt 42½ timmar i veckan under en tvåveckorsperiod.

Enligt arbetstidslagen den 23 maj 1947 (nr 216) för hotell, restauranger och kaféer får arbetstiden inte överstiga 42½ timmar i veckan, raster och måltidsuppehåll oräknade, under loppet av tre veckor. Arbetstiden får utgöra högst 11 timmar under en tidrymd av 24 timmar, räknat från kl. 6 på morgonen ena dagen till samma tid följande dag.

Från alla dessa bestämmelser om den ordinarie arbetstiden får avsteg träffas genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan måste ha slutits eller godkänts av huvudorganisation (fackförbund). Arbetsgivare som är bunden av sådant avtal får tillämpa detta även på oorganiserad arbetstagare.

Från reglerna om den ordinarie arbetstidens begränsning kan arbetarskyddsstyrelsen bevilja dispens. Beslut om utsträckt vecko- eller dygnsarbetstid kräver antingen att det stora flertalet av de berörda arbetarna har samtyckt till dispensen eller att andra särskilda skäl föreligger. Beslut om förlängd begränsningsperiod till högst tolv månader kan meddelas utan att någon av dessa förutsättningar föreligger.

I fråga om övertidsbegränsningarna innehåller arbetstidslagarna för landanställda i

stort sett likalydande bestämmelser, varav här återges endast den allmänna arbetstidslagens. Övertidsarbetet får inte överstiga 200 timmar per kalenderår och 48 timmar under loppet av fyra kalenderveckor. Arbetskyddsstyrelsen får medge ytterligare övertidsuttag med högst 150 timmar under ett kalenderår, om det påkallas av trängande behov. Därutöver får övertidsarbete förekomma dels i vissa fall av natur- eller olyckshändelse, dels med högst 7 timmar i veckan för vissa förberedelse- och avslutningsarbeten.

Gränsen mellan sjöarbetstidslagen och arbetstidslagarna för landanställda har i huvudsak dragits så att de sistnämnda undantar all skeppstjänst. Detta innebär att sjömän, för vilka sjöarbetstidslagen inte gäller, ej heller kan bli omfattade av arbetstidslagarna för landanställda.

En detaljerad redogörelse för innehållet i arbetstidslagarna för anställda i land återfinns i arbetstidskommitténs betänkande »Allmän arbetstidslag» (SOU 1968: 66 kap. 3).

## 5.2 Arbetstidskommitténs förslag

I arbetstidskommitténs betänkande läggs fram förslag till allmän förkortning av arbetstiden, till ny allmän arbetstidslag och till en kalenderreform. Följande redogörelse för förslaget är hämtad från kommitténs egen sammanfattning i kap. 16.

I fråga om den allmänna förkortningen av arbetstiden anför kommittén följande.

Den genomgång som kommittén gjort på yrkesskadornas, arbetshygienens och folkhälsans område har visat att skyddssynpunkter inte numera kan åberopas som skäl för en ytterligare arbetstidsförkortning. Förkortningen får i stället grundas på individens val mellan olika sätt att tillgodogöra sig en möjlig förbättring av levnadsstandarden. Att den svenska arbetstagaren – åtminstone så länge arbetstiden överstiger 40 t/v – är beredd att låta valet falla på ökad fritid finner kommittén klart. De internationella strävandena, den offentliga debatten, fackföreningsrörelsens aktivitet, uppvaktningar inför kommittén utgör en klar bekräftelse på den saken.

Med hänsyn till produktionens krav på ra-

tionell organisation, för vilken arbetstidens längd och förläggning är en viktig faktor, kan det inte överlåtas åt de enskilda arbetstagarna att var för sig träffa ett val mellan t. ex. ökad lön eller mera 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 konsumtion av varor och tjänster. Kommittén står inte främmande för att utvecklingen kan komma att gå mot ett system där arbetstidens längd avgörs uteslutande vid förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter. I vårt land, där arbetstiden traditionellt varit föremål för lagstiftning, kan dock tiden enligt kommitténs åsikt ännu inte anses mogen för ett sådant steg. Arbetstidens längd bör därför alltjämt anges i lag.

När lagstiftaren ställs inför uppgiften att genomföra en allmän förkortning av arbetstiden, kan det alltså konstateras att förkortningen i första hand är att bedöma som en ekonomisk avvägningsfråga. Andra aktuella reformer på det ekonomiska och sociala området kommer in i bilden. Arbetstidsförkortningen minskar genom sin dämpande effekt på ökningstakten för totalproduktionen möjligheterna att genomföra andra reformer. Dessa förhållanden har i hög grad påverkat utformningen av kommitténs förslag.

Kommittén anser det angeläget att förkortningen genomförs på sådant sätt att inverkan på samhällsekonomin blir så liten som möjligt. Enligt kommitténs bedömning kan detta ske om förkortningen liksom vid de båda senaste arbetstidsförkortningarna genomförs stegvis. En förkortning i tre etapper om 50 minuter i veckan under tre på varandra följande år synes vara lämplig.

Den sista etappen i den pågående arbetstidsförkortningen genomförs den 1 januari 1969. Den fortsatta förkortningen kan följaktligen börja tidigast den 1 januari 1970. I den diskussion som förts i arbetsfrågan har rent allmänt uttalats att 40-timmarsveckan borde kunna uppnås under den första hälften av 1970-talet. Som sista datum för arbetstidsreformens tredje etapp skulle man i så fall kunna ange den 1 januari 1975.

Kommittén har kunnat konstatera att starka önskemål föreligger på arbetstagsarsidan att förkortningen förverkligas så snart som möjligt. För egen del uttalar kommittén att arbetstidsreformen framstår som angelägen och bör tilläggas sådan prioritet att den fullbordas under första hälften av 1970-talet.

Sammanfattningsvis föreslår kommittén att den maximala gränsen för den ordinarie arbetstiden sänks successivt från 42½ till 40 t/v

i tre etapper vardera om 50 minuter per vecka samt att dessa etapper genomförs vid ingången av vart och ett av tre på varandra följande år och påbörjas tidigast den 1 januari 1970 och senast den 1 januari 1973. Genom att lagstiftningen är dispositiv har arbetsmarknadens parter möjlighet att genomföra förkortningen vid annan tidpunkt och på annat sätt.

Beträffande förslaget till kalenderreform uttalar kommittén följande.

En generell förkortning av arbetstiden aktualiserar frågan hur den kortare arbetstiden skall fördelas inom veckan och inom kalenderåret. Såväl arbetstagare som arbetsgivare eftersträvar en fördelning som framstår som mest rationell. För den enskilde arbetstagarens del kommer denna strävan att leda mot en alltmer utbredd tillämpning av femdagars arbetsvecka. För produktionens del har arbetstidsförkortning och redan införd femdagarsvecka accentuerat problemet att hålla drifttiden på en ekonomiskt försvarbar nivå. En önskan att i viss mån ta hänsyn till nämnda företeelser genom en annan ordning för helgdagsfirandet inställer sig. Genom samhällets ändrade rutin i och med femdagarsveckans genomförande på arbetsplatser, serviceinrättningar, skolor m. m. framstår en helgdagsreform även ur den enskilde individens synpunkt många gånger som något positivt. Dessa förhållanden utgör enligt kommitténs mening bärande skäl för att i samband med den förestående arbetstidsförkortningen genomföra en reform av gällande helgdagsordning. Någon mer genomgripande indragning eller förflyttning av helgdagar anser kommittén sig inte böra föreslå. Kalenderfrågan kan inte bedömas enbart med utgångspunkt från vad som ur produktionssynpunkt är mest rationellt. Pietet för de kyrkliga sammanhangen och hänsyn till allmän tradition och levnadsvana talar för försiktighet beträffande ändringar i helgdagsbeståndet.

Enligt kommitténs mening bör en kalenderreform inriktas på de helgdagar som ur produktionssynpunkt medför de väsentligaste olägenheterna. Hit hör de helgdagar som sönderstycker eller kan sönderstycka arbetsveckorna, d. v. s. Kristi himmelsfärdsdag samt de datumbundna helgdagarna juldagen, annandag jul, nyårsdagen, trettondagen och första maj. Reformen bör enligt kommittén inskränkas till att avse trettondagen och Kristi himmelsfärdsdag. Någon anledning att föreslå att dessa dagar skall upphöra som kyrkliga helgdagar finns inte. I stället föreslås att dagarna flyttas, trettondagen till en söndag, förslagsvis den första söndagen efter nyår, och Kristi himmelsfärdsdag från torsdagen 40 dagar efter påsk till lördagen 42 dagar efter påsk.

I fråga om förslaget till ny allmän arbetstidslag anför kommittén följande.

Den nuvarande arbetstidslagstiftningen kännetecknas av stark splittring. Atskilliga arbetstidslagar finns. Trots detta faller ungefär varannan arbetstagare utanför lagstiftningen på grund av undantag i lagstiftningens tillämpningsområde. De materiella reglerna är differentierade, stela och osmidiga. De bygger på arbetsförhållanden som utvecklingen sedan länge lämnat bakom sig.

Arbetstidslagstiftningen grundades ursprungligen på skyddssynpunkter. Kommittén har vid sin översyn funnit att sådana synpunkter i stort sett spelat ut sin roll som motiv för en separat lagstiftning om arbetstiden. De genomförda arbetstidsförkortningarna och semesterreformerna har fört ner arbetstiden på en ur hälso-synpunkt riskfri nivå och ytterligare arbetstidsförkortning förestår. Arbetstagarna har också möjlighet att genom sina fackliga organisationer vaka över att missförhållanden stävjas. Lagstiftningen bör enligt kommitténs åsikt kunna inskränkas till att i huvudsak ange de normer som bör gälla i fråga om arbetstidens längd. Dessa normer bör anpassas efter vad som enligt rådande allmän uppfattning bör vara normal arbetstid i landet. Genom en sådan lagstiftning tilläggs statsmakterna ett medel att snabbt och effektivt genomföra förändringar i dessa normer. Utöver grundläggande regler om måttet på den ordinarie arbetstiden och övertiden bör lagstiftningen utformas så att den inte stimulerar till en onödig koncentration av arbetstiden. I övrigt får skyddssynpunkter tillgodoses genom de särskilda arbetstidsbestämmelserna i arbetarskyddslagen. Härigenom åstadkoms en viss renodling av regelbeståndet från systematisk synpunkt. I arbetarskyddslagen samlas bestämmelser av direkt skyddscharaktär. I arbetstidslagen inryms de regler om arbetstiden som därutöver anses erforderliga.

Med denna målsättning för arbetstidslagstiftningen framstår det som naturligt att den nya arbetstidslagen görs så allmängiltig som möjligt. Kommittén har ansett att undantag från lagens tillämpning skall medges endast i sådana fall, där ett inordnande under lagen skulle medföra betydande olägenheter för verksamhetens bedrivande eller där arbetsförhållandena antingen generellt eller för vissa arbetstagare är så speciella att de inte kan förenas med de regler lagen måste innehålla. Den nya lagen föreslås bli tillämplig på all verksamhet i vilken arbetstagare används till arbete för arbetsgivarens räkning. Så snart annan persons arbetskraft anlitas under sådana omständigheter att ett arbetstagarförhållande uppkommer, skall lagen äga tillämpning. Undantag görs endast för arbete som utförs i arbetstagarens hem eller

eljest under s. k. okontrollerbara förhållanden, för familjemedlemmar och vissa tjänstemän. De sistnämnda sammanfattas i lagen som arbetstagare i företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller eljest arbetstagare som i arbetstidshänseende har en särskild förtroendeställning. Undantag görs också för sjömän – vars arbetstidsförhållanden regleras i sjöarbetstidslagen – och för hushållsanställda med hänsyn till det förslag till arbetstidslag för husligt arbete som läggs fram av annan utredning. Det föreslås också att arbetsmarknadens parter genom kollektivavtal skall kunna komma överens om ytterligare undantag från lagen.

Genom kommitténs förslag beträffande arbetstidslagens tillämpningsområde kommer kontorsarbete i enskild verksamhet och i offentlig förvaltning, övrigt statligt arbete, brandväsende, sjukvård, socialvård, skogsarbete m. m. att föras in under lagen. Vidare kommer lantbruk och trädgårdsskötsel, detaljhandel och därmed jämförlig verksamhet samt hotell-, restaurang- och kaféerörelse att föras in under den allmänna lagen. I samband därmed föreslås att de nuvarande specialarbetstidslagarna för dessa verksamhetsområden upphävs.

Kommittén har strävat efter att göra de materiella reglerna i arbetstidslagen entydiga och klara. Eftersom lagen har att ge uttryck för vad som skall vara normal arbetstid i landet, bör den utformas så enhetlig som möjligt. De enskilda lagbudena kan i många stycken mjukas upp. Detta är en förutsättning för utvidgning av arbetstidslagens tillämpningsområde. Därigenom lägger man också grunden för ett flexiblare arbetstidsuttag och för en ökad anpassning av arbetstiden till förhållandena på de enskilda arbetsplatserna.

Kommittén har under sitt arbete diskuterat en sådan uppmjukning av lagen att man i stället för att reglera veckoarbetstiden skulle gå in för en reglering av årsarbetstiden. Några bärande motiv för en sådan ordning har kommittén dock inte funnit. Arbetsmarknadens parter har genom dispositiviteten möjlighet att kollektivavtalsvägen komma överens om övergång till ett årsarbetstidsbegrepp.

Mer i detalj innebär kommitténs förslag till arbetstidslag att den ordinarie arbetstiden maximeras till 40 t/v. Någon begränsning av arbetstiden per dygn föreslås inte. Det är en av de större nyheterna i lagen och tillkommen i syfte att skapa möjligheter till den föreslagna utvidgningen av lagens tillämpningsområde. Begränsningsperioden för den ordinarie arbetstiden sätts i huvudstadgandet till en vecka. Då det är påkallat med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt får begränsningsperioden sträckas ut till fyra veckor och arbetstiden alltså genomsnittsbäras under en fyraveckorsperiod. Kommittén har avsett att de

verksamhetsområden som i dag använder sig av en begränsningsperiod av två, tre eller fyra veckor – exempelvis skiftarbete, detaljhandel, hotellrörelse, flera statliga verksamhetsområden, sjukvård m. m. – skall kunna göra det även i fortsättningen. Liksom fallet är nu blir regeln om den ordinarie arbetstiden dispositiv. Parterna på arbetsmarknaden kan alltså träffa kollektivavtal om annan ordning.

Som en nyhet i lagen föreslås regler om s. k. jourtid. Inom vissa verksamhetsgrenar förekommer att arbetstagarna är tvungna att utanför det ordinarie arbetet uppehålla sig på arbetsplatsen för att vid påkommande behov träda i tjänstgöring. Mycket vanligt är detta inom sjukvården. En liknande form av tjänstgöring är s. k. beredskapstjänst. Den skiljer sig från jourtiden däriigenom att arbetstagaren inte är bunden till närvaro på arbetsstället. Frågan om jourtid och beredskapstid är att betrakta som arbetstid är f. n. tämligen diffus. Kommittén slår för sin del fast att jourtid men ej beredskapstid skall betraktas som arbetstid. Om inte särskilda regler skulle upptas i lagen beträffande jourtid, skulle jourtid följaktligen få avräknas på den ordinarie arbetstiden eller övertiden. Ett sådant system är tills vidare otänkbart inom stora delar av sjukvården och även inom vissa statliga verksamhetsgrenar bl. a. försvaret. Kommitténs förslag innebär att arbetsgivarens rätt att ta ut jourtid begränsas till 48 timmar per fyraveckorsperiod eller 50 timmar per månad. Genom en sådan bestämmelse underlättas möjligheten att inordna inte endast sjukvården och försvaret under lagen utan även sådana – särskilt i direktiven angivna grupper med lång arbetstid – som brandmän. Bestämmelsen om jourtid görs också dispositiv.

Övertidsreglerna behålls i huvudsak oförändrade. Det innebär bl. a. indispositiva regler. Vissa särregler för minderårigas övertid tas bort, eftersom arbetarskyddslagens regler anses ge ett tillfredsställande skydd.

Utöver genom kollektivavtal kan avsteg från lagen göras genom dispens. Arbetarskyddsstyrelsen skall alltså vara dispensmyndighet. Styrelsen skall också fungera som tillsynsmyndighet beträffande lagens efterlevnad.

Det har ansetts mest ändamålsenligt att lagen träder i kraft samtidigt med den första förkortningsetappen samt att det i en övergångsbestämmelse anges att i stället för 40 t/v skall gälla under det första året 41 timmar 40 minuter och under det andra året 40 timmar 50 minuter.

Vid översynen av arbetstidslagstiftningen har kommittén även prövat huruvida det finns ett behov av fortsatt specialreglering angående arbetstidens förläggning i bageri- och konditori-näringen. Kommittén har därvid funnit att ut-

vecklingen inom näringen förändrat arbetsförhållandena för de flesta sysselsatta och att tidigare föreliggande skillnader mellan denna näring och andra näringsgrenar utjämnats. Med hänsyn härtill föreslår kommittén att lagen om vissa inskränkningar beträffande tiden för förläggande av bageri- och konditoriarbete upphör att gälla. Det skydd som bagerilagen utgjort mot nattarbete och söndagsarbete får i fortsättningen tillförsäkras arbetstagarna genom arbetarskyddslagens regler om ledighet för nattvila och veckovila.

Eftersom ett slopande av bagerilagen inte kan ske så länge Sverige är bundet av Internationella arbetsorganisationens konvention nr 20 angående förbud för nattarbete i bagerier, föreslår kommittén att Sverige säger upp denna konvention.

### 6.1 Ekonomiska överväganden vid 1959 års sjöarbetstidsreform

Enligt förra sjöarbetstidsutredningens direktiv borde de företags- och samhällsekonomiska verkningarna av jämkningar i fråga om arbetstiden till sjöss belysas och beaktas. För detta ändamål gjordes av kommerskollegiet en undersökning av driftintäkter och kostnader m. m. för år 1956, som betecknades såsom ett för 1950-talet medelgott år. Undersökningen var inskränkt till handelsfartyg mellan 100 och 1 999 brt, vilka tonnagemässigt representerade endast 14 % av hela den svenska handelsflottan. Det ekonomiska utfallet varierade starkt mellan olika slag av fartyg beroende på storlek, framdrivningsmedel, användningssätt och sysselsättningsområde. Fartygen i storleksgrupperna 450–500 brt och 1 500–1 999 brt var i regel ganska nya och uppvisade i flertalet fall förhållandevis tillfredsställande, i vissa fall goda driftsresultat. I övriga undersökta storleksgrupper var fartygens genomsnittsålder hög och de redovisade mycket dålig lönsamhet, i många fall förelåg förlustsiffror. Enligt den förra sjöarbetstidsutredningen (prop. 1959: 120 s. 29) rådde det allmän enighet om att det förelåg större möjligheter att med framgång driva fartygen över 2 000 brt, som omfattade drygt 85 % av handelsflottans bruttotonnage men som inte ingick i kommerskollegiets undersökning, än det mindre tonnaget. Utredning-

en konstaterade vidare i fråga om hela den svenska handelsflottan att dess produktivtetsutveckling inte kunde anses mindre gynnsam än inom övriga delar av det svenska näringslivet. Fartygens genomsnittstorlek och fart hade ökat och en genomgripande modernisering hade kunnat äga rum. Relationen mellan besättning och transportförmåga hade blivit gynnsammare samtidigt som det i handelsflottan investerade kapitalet per besättningsman hade starkt ökat.

Föredragande departementschefen uttalade (prop. s. 71) att några uppgifter som vederlade utredningens återgivna uppfattningar inte hade lämnats under remissbehandlingen av utredningens betänkande. Man kunde enligt departementschefen säkerligen räkna med att den av utredningen redovisade utvecklingen skulle komma att fortsätta. Departementschefen framhöll att det särskilt i då rådande konjunktur självfallet var vanskligt att söka bedöma den kommande ekonomiska utvecklingen inom sjöfartsnäringsen, men på längre sikt fanns underlag för en försiktigt optimistisk bedömning. Han kunde inte heller finna att den då för sjömännen föreslagna arbetstidsförkortningen som helhet betraktad kunde medföra några risker för att en normal produktivtetsutveckling förhindrades.

### 6.2 Ekonomiska synpunkter på jämkningar i arbetstiden

I arbetstidskommitténs betänkande (SOU

1968: 66) lämnas i kap. 8 och 9 en redogörelse för vissa ekonomiska frågor i samband med en arbetstidsförkortning för landanställda.

Enligt sjöarbetstidsutredningens direktiv syntes vid prövning av arbetstidsfrågorna för de ombordanställda de företags- och samhällsekonomiska verkningarna av jämförelser i fråga om arbetstiden böra belysas.

Utredningen ansåg att till grund för en sådan belysning borde ligga en statistisk undersökning av driftintäkter och kostnader för svenska handelsfartyg om minst 300 brt för åren 1963 och 1964. Efter hemställan av utredningen gav Kungl. Maj:t den 30 juni 1965 statistiska centralbyrån i uppdrag att utföra en sådan undersökning. Denna har på utredningens hemställan under arbetets gång utvidgats till att i de delar den reguljära sjöfartsstatistiken så medgav innefatta utvecklingen fram t. o. m. år 1967.

Statistiska centralbyrån slutförde sitt uppdrag den 20 augusti 1968 och i bil. 2 till detta betänkande har tagits in byråns redogörelse över undersökningen. Det omfattande statistiska tabellmaterialet, som redogörelsen grundas på, har statistiska centralbyrån redovisat i en stencilerad promemoria den 10 februari 1969 (PM 2/1969), som finns att tillgå hos centralbyrån och kommunikationsdepartementet i en begränsad upplaga.

### 6.2.1 Sammanfattning av statistiska centralbyråns undersökning

Undersökningen omfattar handelsfartyg om 300 brt och däröver. Förutom svenska handelsfartyg ingår även handelsfartyg som har förhyrts av svenska redare från utlandet. Uppgifter om rederinäringens bruttointäkter för handelsfartyg om 300 brt och däröver har erhållits från den årliga sjöfartsstatistiken för 1963 och 1964. Uppgifter om driftkostnaderna har inhämtats genom särskild enkät. Från intäcks- och kostnadsynpunkt täcker undersökningen praktiskt taget hela rederinäringen. Undersökningen redovisar vissa uppgifter över utvecklingen av handelsflottans fartyg och bemanning

under åren 1965–1967. Dessa uppgifter bygger helt på den reguljära sjöfartsstatistiken.

Flottan av handelsfartyg om 300 brt och däröver omfattade vid 1960 års utgång 3,77 milj. brt och vid 1967 års utgång 4,53 milj. brt. Bruttotonnaget ökade alltså med 0,76 milj. brt eller 20 %. För den största ökningen svarar bulkfartygen, inemot två tredjedels miljon brt. Gruppen »övriga fartyg», varmed avses fartyg som inte är tank-, bulk-, kyl- eller passagerarfartyg, har minskat kraftigt. Tanktonnaget har ökat med nära 150 000 brt. Mellan åren 1960 och 1967 har skett en avsevärd förskjutning mellan olika storleksgrupper. Ökningen i tonnaget faller i huvudsak på fartyg om minst 20 000 brt. Inom denna grupp berör den största ökningen fartyg om 30 000 brt och däröver. Grupperna 2 000–4 999 brt och 10 000–19 999 brt har decimerats mycket kraftigt.

Den totala bemanningen på fartyg om 300 brt och däröver har mellan 1960 och 1967 sjunkit kontinuerligt med drygt 5 500 personer, från 24 080 till 18 517, eller med 23 %. Nedgången har varit kraftigast för däck- och maskinmanskaper, något mer än 32 %, medan den för fartygs- och maskinbefäl stannar vid knappt 19 %. Detta innebär att fartygs- och maskinbefälet successivt har ökat sin relativa andel av den totala bemanningen. Per 1 000 brt har antalet ombordanställda från 1960 till 1967 sjunkit med 2,3 personer, från 6,4 till 4,1. Huvudanledningen till den betydande nedgången i bemanningen är handelsflottans strukturomvandling, som innebär en förskjutning mot större fartyg. Antalet anställda per 1 000 brt sjunker med stigande fartygsstorlek, vilket framgår av att antalet anställda per 1 000 brt vid 1967 års utgång utgjorde 18,7 på fartyg mellan 500 och 1 999 brt, men endast 1,5 på fartyg över 20 000 brt. Till detta kommer effekten av vidtagna rationaliseringar, som framträder om man studerar varje storleksgrupp. Den tar sig uttryck i att antalet däck- och maskinmanskaper har gått ned, medan antalet befäl är relativt konstant.

De olika besättningskategoriernas storlek

Tabell 6: 1 Besättningskategorierna 1967

	Antal ombordanställda		
	sum- ma	per fartyg	per 1000brt
Fartygs- och maskin- befäl	5 109	8,0	1,1
Däcks- och maskin- manskap	8 183	12,9	1,8
Ekonomipersonal	5 225	8,2	1,2
<b>Totalt</b>	<b>18 517</b>	<b>29,2</b>	<b>4,1</b>

på fartyg över 300 brt vid 1967 års utgång framgår av tabell 6 : 1.

Undersökningen visade att rörelseresultatet för rederiverksamheten var sämre 1963 än 1964. De viktigaste resultaten av undersökningen för 1963 framgår av tabell 6: 2. Den av statistiska centralbyrån utgivna promemorian som anges i avsnitt 6.2 innehåller i tabellform fullständiga uppgifter för båda undersökningsåren.

Följande redogörelse har begränsats till att i huvudsak endast avse 1964 års siffror.

Rederinäringens bruttointäkter för de fartyg om 300 brt och däröver som ingår i undersökningen uppgick år 1964 till 2 986 mkr (miljoner kronor). Härav intjänades 2 575 mkr med svenska fartyg och 411 mkr med fartyg förhyrda från utlandet. Av bruttointäkterna intjänade med svenska fartyg utgjordes 2 225 mkr av bruttofrakter och 350 mkr av tidshyror från utlandet. Av bruttofrakterna med svenska fartyg uppgick godsfrakterna till 2 070 mkr och passageraravgifterna till 155 mkr.

Av rederinäringens totala driftkostnader 1964 (utom tidshyror) om 2 225 mkr föll 2 043 mkr på kostnader, som har kunnat fördelas på fartyg, och 182 mkr på kostnader gemensamma för rederi. Av driftkostnaderna för fartygen utgjorde löner för ombordanställda den största posten, 468 mkr, eller 536 mkr om kostnaden för proviant inräknas. Den näst största kostnadsposten var lastnings- och lossningskostnader, 437 mkr. Härnäst i betydelse bland kostnadsposterna kom fartygs-, hamn- och kanalumgälder med 236 mkr samt bunkers med

213 mkr. Övriga kostnadsposter var av ungefär samma storleksordning och låg mellan 100 och 200 mkr.

Av driftkostnader, som var gemensamma för rederi, utgjorde 50 mkr ATP-avgifter o. dyl. till ombordanställda och 132 mkr kontors- och administrationskostnader. Av det sistnämnda beloppet utgjorde löner och ATP-avgifter m. m. till anställda i land 83 mkr.

För fartyg förhyrda från utlandet erlades tidshyra med 217 mkr.

Löner till ombordanställda om 468 mkr utgjorde 16 % av bruttointäkterna eller 19 % av de totala driftkostnaderna (inkl. till utlandet erlagda tidshyror). Om även personalen i land medräknas, blev rederinäringens personalkostnader 1964 668 mkr, vilket utgjorde 22 % av bruttointäkterna och 27 % av driftkostnaderna. Lönerna till ombordanställda på svenska fartyg i svensk drift utgjorde 1964 21 % av driftkostnaderna. Lönekostnaden hänförde sig till 53 % på befälet. Lönerna till befäl och manskap uppgick således till 11 % resp. 10 % av driftkostnaderna. Övertids- och vederlagsersättningar motsvarade 1964 inemot 20 % av de totala lönekostnaderna för befäl och manskap (18 % år 1963).

Löneandelen var högst för passagerarfartygen, till vilka även färjorna hänförs. Lastnings- och lossningskostnaderna var nästan helt koncentrerade till »övriga fartyg», varmed i detta sammanhang och i det följande avses fartyg, som inte är tank-, bulk- eller passagerarfartyg. Sådana kostnader saknades nästan helt för tank- och bulkfartyg. Driftöverskottet i procent av bruttointäkterna låg förhållandevis lågt (11 %) för gruppen »övriga fartyg» som var nybyggda 1959 eller tidigare. För »övriga fartyg» nybyggda 1960-1964 uppgick driftöverskottet till 20 % av bruttointäkterna. Skillnaden beror bl. a. på att reparations- och underhållskostnaderna var lägre för de nyare fartygen.

För fartyg, som enbart gick i svensk drift 1964, sattes vid undersökningen bruttofrakter, driftkostnader och driftöverskott för fartygen i relation till medeltonnaget i

brt under året. Härigenom erhöles ett visst mått på olika fartygsslags förmåga att in- tjäna bruttofrakter m. m. per brt.

Passagerarfartyg och »övriga fartyg» vi- sade höga värden för bruttofrakter per brt medan tank- och bulkfartygens bruttofrak- ter per brt låg avsevärt lägre. Eftersom driftkostnaderna per brt var höga hos grup- pen »övriga fartyg», blev överskottet per brt för detta fartygsslag lågt.

De stora skillnader i bruttofrakter per brt som föreligger mellan olika fartygsslag beror inte endast på att frakten är olika för skilda godsslag, t. ex. olja och stycke- gods. Skillnaden beror också på att brutto- fraktbeloppen inte avser betalning för sam- ma prestationer. Vid transport av stycke- gods med t. ex. linjefartyg svarar redaren normalt för godsets lastning och lossning. Kostnaden härför inräknas i princip av re- daren i bruttofrakten.

Handelsflottans betydande strukturo- mvandling under 1960-talet har medfört att mindre och medelstora fartyg har ersatts av större och mer specialiserade fartyg. Pro- duktionen av transporttjänster i värde räknat för de nytillkomna stora fartygen per brt är avsevärt lägre än för de äldre och mindre fartygen. Huvuddelen av den svenska re- derinäringens intäkter erhålls från utrikes fart. Handelsflottans pågående omstrukturer- ing kan medföra att rederinäringens ex- port av transporttjänster i värde räknat inte kommer att öka i takt med tonnageutveck- lingen.

Uppgifter inhämtades om fartygens an- skaffningsvärden och ombyggnadskostnader samt om årtalen för fartygens anskaffning resp. ombyggnad. För nybyggda fartyg var anskaffningsåret lika med byggnadsåret, me- dan det för secondhandfartyg avsåg det år, då den, som ägde fartyget vid utgången av 1964, övertog fartyget.

Den övervägande delen av fartygen an- skaffades som nybyggda. Värdet för fartyg köpta som second hand var relativt obe- tydligt eller 270 mkr. Även ombyggnads- kostnaderna representerade relativt obetyd- liga värden.

Av fartygens anskaffningsvärden och om- byggnadskostnader, i löpande priser 6 509 mkr, föll inemot hälften eller 3 143 mkr på fartyg anskaffade 1960–1964, något över 30 % eller 2 075 mkr på fartyg anskaffa- de 1955–1959 samt 20 % eller 1 291 mkr på fartyg anskaffade tidigare år.

Fartygens anskaffningsvärden och om- byggnadskostnader omräknade till den pris- nivå, som rådde 1960–1964, uppgick sam- manlagt till 7 604 mkr. De låg sålunda 1 095 mkr eller 17 % högre än anskaff- ningsvärdena i löpande priser. För tank- och bulkfartyg var skillnaden mellan de två värdena relativt obetydligt, 3,2 resp. 5,3 %, beroende på att dessa fartygsslag i huvudsak endast bestod av nybyggt tonnage. För passagerarfartygen var däremot skill- naden mellan de två värdena avsevärd. An- skaffningsvärdet i fasta priser låg 46 % högre än anskaffningsvärdet i löpande pri- ser. Även för »övriga fartyg» låg det om- räknade anskaffningsvärdet betydligt högre än anskaffningsvärdet i löpande priser el- ler 26 %.

Som underlag för kalkyler över kapital- kostnaderna gjordes vid undersökningen ett försök att med ledning av fartygens anskaff- ningsvärden och försäkringsvärden beräkna handelsflottans bruksvärde, vilket betyder fartygens anskaffningsvärde minus beräk- nade avskrivningar. För ett nytt kapital- föremål är bruksvärdet lika med anskaff- ningsvärdet. Under förutsättning av stabila priser är bruksvärdet för ett kapitalföremål, som beräknas ha en livslängd av tio år och som har använts under fem år, lika med halva anskaffningsvärdet vid konstant (li- near) avskrivning.

För fartyg om 300 brt och däröver upp- gick försäkringsvärdet vid 1964 års utgång till 6 042 mkr. För nya fartyg låg försäk- ringsvärdena något lägre än anskaffnings- värdena. Försäkringsvärdena för vissa äldre fartyg var högre än anskaffningsvärdena.

De i undersökningen ingående fartygen beräknades vid 1964 års utgång ha ett bruks- värde av 5 000 mkr och ett bokföringsvärde av 1 500 mkr. Skillnaden, 3 500 mkr, mel- lan bruksvärdet och det bokförda värdet

skulle motsvara storleken av rederiernas »dolda reserv» i fartygskapitalet. Denna dolda reserv blir något större, om hänsyn tas till gjorda avskrivningar på nybyggnadskontrakt.

Kapitalförbrukningen beräknades med utgångspunkt från handelsflottans anskaffningsvärde vid slutet av år 1964, räknat i fast pris. Beträffande fartygens medellivslängd angavs tre alternativ, nämligen 15, 20 och 25 år. (Som jämförelse kan nämnas att kommerskollegiets i avsnitt 6.1 redovisade undersökning utgick från att fartygen skulle vara helt nedskrivna efter 17 år.) Av en jämförelse mellan försäkringsvärdet och försäljningsvärdet för fartyg som sålts såsom second hand till utlandet framgick, att försäkringsvärdet totalt sett bör ligga avsevärt högre än bruksvärdet och vid undersökningen uppskattades detta till 5 000 mkr. Hänsyn togs inte till fartygens restvärde vid avskrivningsperiodens slut. Det förhållandet, att en stor del av fartygen försålades till utlandet före avskrivningsperiodens slut, påverkade inte kalkylen. Beräkningarna skedde under antagande av konstant avskrivning, dvs. med lika stora belopp varje år.

Avskrivningsbehovet utgjorde, beräknat på anskaffningsvärdet i fast pris, för de olika avskrivningsalternativen 506, 381 resp. 304 mkr per år. Om man i stället utgick från anskaffningsvärdet i löpande pris, 6 509 mkr, blev avskrivningsbeloppen 434, 325 resp. 260 mkr per år.

För att få ett uttryck för skälig avkastning av fartygskapitalet (kalkylmässig ränta) räknades med en räntesats på 6 %. Räntebereäkningen baserades på bruksvärdet, vilket såsom förut har angetts uppskattades till 5 000 mkr vid 1964 års utgång. Den kalkylmässiga räntan 1964 på det använda fartygskapitalet blev alltså 300 mkr.

De externa räntekostnaderna för rederiföretag kunde beräknas till 100 mkr.

De framräknade kapitalkostnaderna sattes i relation till redovisat driftöverskott. Uppgifterna fördelades på fartygsslag och storleksgrupper samt i vissa fall även efter

ålder.

De kalkylerade kapitalkostnaderna för handelsflottan totalt sett översteg driftöverskottet i samtliga alternativ (se bil. 2 tab. U). Underskotten var koncentrerade till gruppen »övriga fartyg» och inom denna till fartyg som hade byggts 1959 eller tidigare. Totalt sett framkom med utgångspunkt från fartygens anskaffningsvärden i fasta priser underskott med 265, 140 och 63 mkr beroende på om fartygens livslängd beräknades till 15, 20 eller 25 år.

De redovisade uppgifterna avser resultaten av enbart själva rederiverksamheten. Rederiföretagen har även andra slag av intäkter och kostnader, vilka inte ingick i undersökningen.

#### 6.2.2 Uppskattning av rörelseresultatet m. m. 1965–1967

I samarbete med avdelningsdirektören vid statistiska centralbyrån Sören Öhman har utredningen sökt att för åren 1965–1967 uppskatta handelsflottans rörelseresultat efter samma normer som centralbyrån tilllämpat för år 1964 såsom har redovisats i slutet av det föregående avsnittet. Uppskattningarna för åren 1965–1967 är emellertid inte så tillförlitliga som 1964 års beräkningar.

Kalkylerna bygger på den officiella årliga sjöfartsstatistiken, vilken omfattar fartyg om minst 100 brt, under det att gränsen 300 brt kom till användning för den särskilda undersökningen för åren 1963 och 1964. Denna skillnad är av mindre betydelse i sammanhanget, vilket belyses av att fartygen mellan 100 och 300 brt år 1967 endast hade en bemanning av omkring 700 personer (3,5 % av den totala bemanningen på fartyg över 100 brt) och en lönekostnad av storleksordningen 10 mkr (knapp 2 % av den totala lönekostnaden på fartyg över 100 brt).

I tabell 6: 2 redovisas kalkyler över driftöverskott m. m. för handelsfartyg om 100 brt och däröver åren 1965, 1966 och 1967 i mkr. I tabellen ingår även uppgifter för år 1964 i fråga om fartyg av samma stor-

Tabell 6:2 Driftsöverskott 1963—1967 i mkr

	1963	1964	1965	1966	1967
Bruttointäkter	2 765	3 032	3 089	3 250	3 501
Driftkostnader	2 155	2 265	2 168	2 379	2 419
Löner till ombordanställda	455	480	484	553	562
Annat	1 700	1 785	1 684	1 826	1 857
Tidshyror	163	217	248	284	325
Driftsöverskott, totalt	447	550	673	587	757

lek (jämför tablån i bil. 2, slutet av avsnitt 2.1.2).

Uppgifterna över bruttointäkter och tidshyror (erlagda till utlandet) bygger på den officiella årliga sjöfartsstatistiken. Uppgifterna för driftkostnaderna 1964 har erhållits från den särskilda undersökningen. För 1965, 1966 och 1967 har driftkostnaderna beräknats på grundval av vinststatistiken för rederiföretag. Beräkningen har tillgått så att uppgifterna i vinststatistiken, vilken enligt vad som nämnts i bil. 2 punkt 2.4.2 omfattar cirka 75 % av sjöfartssektorn, har uppräknats till att avse samtliga handelsfartyg om 100 brt och däröver.

Tabell 6:3 Kalkylerat rörelseresultat 1967 under olika antaganden om fartygens livslängd m. m. i mkr

	Resultat om fartygens livslängd är		
	15 år	20 år	25 år
<b>A. Anskaffningsvärden i fasta priser</b>			
1. Driftsöverskott	750	750	750
2. Kapitalkostnader	975	820	730
a. Kapitalförbrukning	615	460	370
b. Kapitalavkastning	360	360	360
3. Över- (+) el. under(-)skott (punkt 1 minus punkt 2)	- 225	- 70	+ 20
<b>B. Anskaffningsvärden i löpande priser</b>			
1. Driftsöverskott	750	750	750
2. Kapitalkostnader	910	770	690
a. Kapitalförbrukning	550	410	330
b. Kapitalavkastning	360	360	360
3. Över- (+) el. under(-)skott (punkt 1 minus punkt 2)	- 160	- 20	+ 60

Med ledning av uppgifter över värdet av nytillkomna och avgångna fartyg 1965—1967 har anskaffningsvärdet av handelsflottan vid 1967 års utgång beräknats till 9 200 mkr i fasta priser och 8 200 mkr i löpande priser.

Vidare har bruksvärdet vid samma tidpunkt satts till 6 000 mkr. Försäkringsvärdet uppgick enligt de årliga uppgifterna från rederier till cirka 7 200 mkr vid 1967 års utgång.

På grundval av dessa uppgifter har tabell 6:3 sammanställts. I denna tabell redovisas kalkylerade rörelseresultat år 1967 under olika antaganden om fartygens livslängd m. m.

Rörelseresultatet för rederiverksamheten (punkt 3 i tabellen) för år 1967 är enligt kalkylen något bättre än för år 1964 (se bil. 2 tabell U). Förbättringen av driftsöverskottet har till en del motvägts av ökade kapitalkostnader.

### 6.2.3 Utredningens synpunkter

Utvecklingen inom det svenska näringslivet i land kännetecknas av en betydande strukturrationalisering. Åtskilliga mindre företag har inte kunnat hävda sig i konkurrensen utan har tvingats att lägga ned driften eller att gå upp i storföretag. Även större företag har i stor utsträckning koncentrerat sin verksamhet både lokalt och till färre och större produktionsenheter och därvid lagt ned mindre lönande grenar av verksamheten eller överlätit dem till andra företag. Flertalet handelsflottor, inräknat den svenska, undergår motsvarande strukturändringar. Dessa har tvingats fram av den ökade

konkurrensen med övriga trafikmedel och mellan handelsflottorna inbördes. Även den tekniska utvecklingen har bidragit härtill. Genom att allt större, snabbare och mera specialiserade och mekaniserade fartyg tas i bruk kan transportererna ske effektivare och billigare. Fartygens storlek ökar främst i fråga om masslastfartyg, dvs. sådana som lastar olja, malm och spannmål. 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. På fartyg över 300 brt sjönk mellan 1960 och 1967 bemanningen kontinuerligt från omkring 24 000 till 18 500. Siffrorna för 1964, 1965 och 1966 var i runda tal 20 900, 19 500 resp. 19 400. Samtidigt som under perioden 1960–1967 bruttotonnaget ökade från 3,8 till 4,5 miljoner, minskade antalet fartyg från 807 till 637. Bemanningsminskningen innebär att antalet ombordanställda per 1 000 brt minskade från 6,4 till 4,1. På dessa fartyg minskade alltså antalet ombordanställda per 1 000 brt från 6,4 till 4,1.

Trots att personalen således totalt sett minskar, ökar lönekostnaden. Den årliga lönekostnaden för ombordanställda på fartyg över 100 brt låg på 455 mkr 1963 och 480 mkr 1964 och uppgick enligt gjorda kalkyler till 484 mkr 1965, 553 mkr 1966 och 562 mkr 1967. Denna ökning torde i huvudsak bero på dels de avtalsmässiga lönehöjningarna sedan 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 befäl.

Såsom framgår av avsnitt 6.2 har un-

der de år, som omfattas av statistiska centralbyråns undersökning och uppskattningen för åren 1965–1967, visserligen under ett vart av åren uppkommit driftöverskott, men detta har enligt samma undersökning inte räckt till att förränta det kapital, som har lagts ned i fartygen, efter det procenttal, 6, som undersökningen har använt. Förklaringen härtill torde vara att under nämnda år förekom en konjunktursvacka och förhållandena har säkerligen varit desamma för åtskilliga industrier i land under motsvarande tid. Sett över en längre tidsperiod har rederinäringen otvivelaktigt varit lönande. Rederierna gjorde sålunda betydande vinster 1951–1952 och 1956–1957 på grund av det höga fraktläget under dessa år. Dessa vinster har i stor utsträckning använts till en mycket långt gående nedskrivning av fartygens anskaffningsvärden. Härigenom har uppstått stora s. k. dolda reserver, som inte synes ha behövt tas i anspråk under de år som här avses. Vad som har skett är sålunda att å ena sidan visserligen har uppstått ett driftöverskott, men å andra sidan har det egna kapitalet endast i ringa mån kunnat förräntas. Men dessa förhållanden torde som nyss sagts inte ha varit specifika för rederinäringen.

Den svenska handelsflottan är liksom övriga sjöfartsnationers handelsflottor underkastad snabba ändringar som framför allt kännetecknas av i första hand 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 konkurrensförmåga i förhållande till andra transportmedel. Emellertid är det flera osäkra faktorer som här spelar 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 såsom nyss har antytts antas vara den framför allt utslagsgivande och den kan medföra såväl ett bättre som ett sämre resultat. En annan betydelsefull faktor 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 sjöfartsnäringsens rörelseresultat än de ökade kostnader, som den föreslagna arbetstidsförkortningen medför.

Förkortningen från 42½ till 40 timmar i veckan kommer att medföra ökade kostnader. Samma effekt får också den nyligen helt genomförda förkortningen från 45 till 42½ timmar i veckan och de nu föreslagna ändringarna i möjligheterna att ta ut övertid m. m. Rent matematiskt innebär en förkortning från 42½ 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 nästan enbart till uttryck 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 kompensera dem 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 emeller-

tid 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. Det bör i detta sammanhang framhållas att bemanningen inom handelsflottan fortsatte att minska under år 1967 med över 1 000 anställda samtidigt som förkortning av veckoarbetstiden med 1 timme genom fördjupat vederlag påbörjades den 1 februari 1967. Till en del beror bemanningsminskningen 1967 på en utbyggnad av det större fartygstonnaget och minskning av antalet fartyg.

Såsom framgår av det nu anförda är det inte möjligt att med säkerhet uttala sig om hur den föreslagna arbetstidsförkortningen kommer att verka rent företagsekonomiskt. Genom att förkortningen föreslås bli genomförd etappvis bör rederinäringens anpassning till den föreslagna reformen underlättas.

I fråga om de samhällsekonomiska aspekterna kan utredningen i enlighet med sitt ställningstagande i kap. 8 nöja sig med att hänvisa till vad 1963 års arbetstidskommitté har anfört i kap. 9 i sitt betänkande.

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

Med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär är det av intresse att belysa de arbetstidsregler, som gäller för sjöfarten i våra grannländer och i de största sjöfartsnationerna. I detta syfte har utrikesdepartementet på utredningens hemställan skaffat uppgifter om lagstiftning och kollektivavtal för de ombordanställdas arbetstider i Storbritannien, Amerikas Förenta stater, Förbundsrepubliken Tyskland, Frankrike, Nederländerna, Belgien och – för att få uppgifter från en ung stat av välfärdstyp – Israel. Vidare har utredningen skaffat fram motsvarande uppgifter från våra nordiska grannländer. Slutligen har från sjöfartsstyrelsens arkiv inhämtats uppgifter om förhållandena i Liberia och Japan.

Uppgifterna samlades in år 1965 och avsåg förhållandena under samma år. Som framgår av redogörelsen har uppgifterna från vissa länder kunnat kompletteras med ändringar som inträffat därefter.

Materialet har delvis kunnat jämföras med motsvarande uppgifter som har anskaffats av den norska arbetstidskomiteén for skip.

Det insamlade materialet avser endast lagstiftningens och kollektivavtalens innehåll. Däremot har den faktiska tillämpningen av reglerna och förekomsten av övertidsarbete inte undersökts.

Inte i någon av de undersökta staterna regleras sjöarbetstiden endast genom lagstiftning. I sex av staterna återfinns bestäm-

melser både i lag och i avtal. I övriga åtta stater används endast avtalsformen.

I likhet med förhållandena för sjömän på svenska fartyg tillämpas till sjöss i de undersökta staterna vaktindelning, främst i form av trevaktssystem. Detta förutsätter en normal daglig arbetstid av 8 timmar veckans alla dygn, dvs. 56 timmar i veckan. En så lång arbetstid brukar även ekonomipersonalen ha. Som kompensation erhåller dessa sjömän regelmässigt s. k. vederlag, vanligen i form av fritid i hamn som ibland kan få förläggas i anslutning till semestern. Under långa hamnuppehåll brukar veckoarbetstiden vara anpassad efter vad som gäller för de landanställda i respektive stat.

En direkt jämförande skildring av reglerna i de olika staterna hade varit önskvärd. Men bestämmelserna avviker mycket från varandra och en jämförelse i tabellform skulle kunna vilseleda. Som exempel på detta kan nämnas att i en del stater räknas allt arbete till sjöss på söndagar och i några fall även på lördagar såsom övertidsarbete. Detta gör att sådana stater redovisar en kort ordinarie arbetstid samtidigt som övertidsarbetet är betydande, i vissa fall utan någon maximering.

För att ge en bild av de undersökta ländernas betydelse som sjöfartsnationer återges här uppgifter om världshandelsflottan hämtade från tidskriften Statistik der Schifffahrt, utgiven i oktober 1968 av Institut

für Seeverkehrswirtschaft i Bremen. Uppgifterna avser förhållandena den 1 september 1968 och gäller handelsfartyg över 300 brt. Staterna har grupperats efter bruttonnagets storlek.

Ordningsnummer	Antal fartyg	Milj. brt	Milj. dödviktton
1 Liberia	1 607	25,8	42,2
3 Storbritannien och Nordirland	2 308	21,1	29,7
3 Norge	1 611	19,4	31,1
4 Japan	3 524	18,6	28,8
5 USA	2 105	17,9	25,7
6 Sovjetunionen	1 843	9,3	12,7
7 Grekland	1 263	8,3	11,3
8 Västtyskland	1 802	6,6	9,9
9 Italien	1 017	6,5	9,1
10 Frankrike	606	5,5	7,7
11 Nederländerna	1 263	5,3	7,5
12 Panama	747	5,2	8,0
13 Sverige	622	4,7	6,9
14 Danmark	629	3,0	4,6
20 Finland	275	1,1	1,6
25 Belgien	94	0,8	1,3
28 Israel	99	0,7	1,0
Sammanlagt för alla sjöfartsnationer (104 st.)	26 988	184,9	274,2

I redogörelsen nämns de skandinaviska länderna först, därefter övriga stater efter storleken av det för respektive land registrerade tonnage.

I redogörelsen ingår även uppgifter om semester och – i den mån uppgift har varit tillgänglig – om antal arbetsfria helgdagar per år. I vårt land är den lagstadgade semestern fyra veckor och antalet helgdagar, som kan infalla på vardag, elva.

Den av internationella arbetsorganisationen (ILO) år 1958 antagna konventionen nr 109 innehåller bl. a. regler om arbetstid på fartyg. Reglerna sammanfattas i avsnitt 9.3.

För jämförelse med arbetstidsförhållandena i utlandet för landanställda hänvisas till kap. 6 i arbetstidskommitténs betänkande (SOU 1968: 66).

## 7.1 Norge

De norska sjöarbetstidsreglerna företer flera likheter med de svenska. På grund av

den norska handelsflottans betydande storlek lämnas här en fyllig redogörelse för de norska reglerna.

Bestämmelserna återfinns i lagen den 10 juni 1949 om arbetstiden på fartyg och den senaste lagändringen gäller från den 1 juli 1968. Lagen ger minimiregler som kompletteras av kollektivavtal.

En statlig kommitté utreder frågan om nedsättning av sjöarbetstiden, eventuellt till 40 timmar i veckan.

Undantagen från lagens tillämpningsområde överensstämmer i stort sett med den svenska sjöarbetstidslagen. Av de statliga fartygen undantas endast örlogs- och lotsfartyg samt isbrytare. Av småfartygen undantas fartyg under 25 brt i inrikesfart utom sådana fartyg över 10 brt som är passagerar- eller linjefartyg. För fartyg som inte lyder under lagen kan Konungen utfärda föreskrifter om arbetstid, övertidsersättning och övertidsjournal.

Dispens från lagen kan meddelas om det föreligger särskilda skäl därtill.

Måltidsraster räknas inte in i arbetstiden.

Uttrycket helgdag betecknar söndag, helgdag och tiden efter kl. 15 på påsk-, pingst-, jul- och nyårsafton.

Med utrikesfart menas vidsträcktare fart än inrikesfart, som i sin tur avser insjö- och älvfart i Norge och fart längs den norska kusten utom fart på Svalbard och Jan Mayen.

### 7.1.1 Utrikesfart

#### A. Till sjöss

För *vaktindelad sjöman*, som tillhör däck-, maskin- eller radiopersonalen, är arbetstiden 8 timmar per dygn på fartyg om minst 500 brt. På mindre fartyg är arbetstiden 24 timmar under loppet av två dygn, dock högst 13 timmar per dygn. På helgdag kan endast åläggas följande arbete: sådant som erfordras för fartygets säkerhet; framdrivande, manövrering eller navigering och därmed sammanhängande arbete som inte tål uppskov; föreskriven radiovakthållning och nödvändig telegraf- och telefontjänst; lätta-

re rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 2 timmar på passagerarfartyg och 1 timme på annat fartyg; arbete som erfordras för besättningens förplägnad.

*Dagman*, som tillhör däck-, maskin- eller radiopersonalen, har en arbetstid av 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. På helgdag kan en dagman som ordinarie arbete åläggas dels arbete som åligger honom regelmässigt och som inte kan uppskjutas, dels 1 timmes annat arbete. Sådan ordinarie arbetstid på helgdag medför motsvarande minskning av den ordinarie arbetstiden på vardag. Arbetstiden skall förläggas mellan kl. 6 och 18, men diskning efter måltid får ske även på andra tider.

*Ekonomipersonalens* arbetstid är 8 timmar om dygnet. Arbetstiden skall tas ut under en tidrymd av 14 timmar på passagerarfartyg och 13 timmar på annat fartyg. Ekonomipersonal, som avlönas på provisionsbasis eller huvudsakligen genom vinstandel, har en arbetstid av 10 timmar om dygnet under loppet av 16 timmar i följd. På helgdag kan endast åläggas lättare rengöring och arbete som behövs för de ombordvarandes förplägnad och upppassning.

## B. På avgångs- och ankomstdygn

Sjöman, som inte tillhör ekonomipersonalen, har en arbetstid av 8 timmar om dygnet. Arbetstiden får inte förläggas efter kl. 18 om sjövakterna har brutits. När fartyget anlöper hamn, skall vakterna brytas senast 4 timmar efter fullbordad ankring eller förtöjning, om inte fartygets säkerhet kräver att vakterna fortsätter eller om hamnuppehållet beräknas bli kortare än 16 timmar. Vaktindelning får ske tidigast 8 timmar före avgång. På helgdag får, utöver sådant arbete som har angetts för vaktindelad sjöman till sjöss, endast förekomma arbete med fartygets klargöring i anledning av avgång från eller ankomst till hamn, dock inte arbete med last.

För ekonomipersonalen gäller under avgångs- och ankomstdygn samma regler som till sjöss.

## C. I hamn

Arbetstiden under hamnuppehåll är 8 timmar om dygnet och 42½ timmar i veckan, när inte sjövaktindelning förekommer. Ekonomipersonal på passagerarfartyg med ombordvarande passagerare har en arbetstid av 8 timmar om dygnet, vardag som helgdag.

På helgdag gäller de begränsningarna av arbetets art att ekonomipersonalen endast kan åläggas lättare rengöring och nödvändigt arbete för förplägnad och upppassning, medan annan sjöman endast får åläggas arbete med diskning efter måltid under högst 1 timme.

Arbetstiden för sjöman, som inte tillhör ekonomipersonalen, skall förläggas mellan kl. 6 och 18 på vardagar, men diskning efter måltid får ske även på andra tider. Ekonomipersonalens arbetstid skall förläggas under en tidrymd av 12 timmar eller – om så överenskomms i kollektivavtal för passagerarfartyg med ombordvarande passagerare – 14 timmar.

När sjövaktindelning förekommer i hamn gäller, även på avgångs- och ankomstdygn, i huvudsak samma regler som när fartyget är till sjöss.

## 7.1.2 Inrikesfart

### A. Sjöman som inte tillhör ekonomipersonalen

I inrikesfart utgör dygnarbetstiden under hamnuppehåll 8 timmar och annars 10 timmar. Veckoarbetstiden begränsas till 48 timmar i »lokalrutebart» och 56 timmar i kustfart. Med lokalrutebart avses sådan linjefart där sjövakter inte förekommer i mer än 48 timmar i följd per vecka. Med kustfart avses inrikesfart, som inte är lokalrutebart.

På helgdag får förekomma dels sådant arbete som har angetts för vaktindelad sjöman till sjöss med den skillnaden att lättare rengöring och rutinmässigt arbete får förekomma under sammanlagt 1 timme på lastfartyg till sjöss och i annat fall 2 timmar, dels arbete med fartygets klargöring i an-

ledning av avgång eller ankomst, dock inte arbete med last, dels arbete som är nödvändigt för att upprätthålla trafiken med passagerarfartyg, som går efter tidtabell.

I inrikesfart finns endast de spridningsreglerna att sjöman, som inte går sjövakter, skall ha en sammanhängande vilotid av minst 10 timmar under 24 timmar i följd och att underhållsarbete inte får förekomma mellan kl. 18 och 6.

## B. Ekonomipersonal

Ekonomipersonal har samma arbetstidsregler i inrikesfart som till sjöss i utrikesfart med det undantag att de dagliga 8 timmar-nas arbetstid skall förläggas under en tidrymd av 13 timmar på lastfartyg och – om inte annat bestäms i kollektivavtal – 14 timmar på passagerarfartyg.

### 7.1.3 Gemensamma regler

Om ett hamnuppehåll varar flera dygn i följd och ett av dygnen infaller på en lördag, gäller för alla sjömän i utrikesfart och för ekonomipersonal i inrikesfart att arbetstiden på övriga vardagar får förlängas med 1 timme per dygn, om arbetstiden på lördagen minskas i motsvarande grad. Samma regel gäller för dagman i utrikesfart, när fartyget är till sjöss flera dygn i följd, däribland en lördag.

Vederlag utgår till sjöman, som inte tillhör ekonomipersonalen, för den del av den ordinarie arbetstiden som ligger

mellan 101 och 168 timmar under två veckor i följd på fartyg under 500 brt i utrikesfart,

mellan 42 1/2 och 56 timmar i veckan på fartyg om minst 500 brt i utrikesfart och på alla fartyg i kustfart och

mellan 42 1/2 och 48 timmar i veckan på fartyg i »lokalrutfart» och för dagman på fartyg i utrikesfart.

Vederlag för ekonomipersonalen utgår för ordinarie arbetstid mellan 42 1/2 och 56 timmar i veckan. Ekonomipersonal som avlönas på provisionsbasis eller huvudsakligen genom vinstandel får inget vederlag.

Vederlag utgår i form av fritid i harn motsvarande antal timmar eller på annat sätt som bestäms genom kollektivavtal.

Säkerhetstjänst får utföras utöver den ordinarie arbetstiden utan särskild ersättning då det gäller arbete, som är ovillkorligen nödvändigt för att avvärja fara för liv, arbete för att lämna hjälp till andra fartyg eller människor, räddnings- och brandövningar som företas enligt föreskrift samt medverkan vid tull-, karantän- och andra hälsoformaliteter. Dessutom kan styrman åläggas att såsom säkerhetstjänst bestämma fartygets position vid vaktavlösning.

Övertidsarbete får utöver ordinarie arbetstid och säkerhetstjänst åläggas under högst 28 timmar i veckan men får inte medföra att sjömannens totala skeppstjänst överstiger 16 timmar under ett dygn. Från dessa begränsningar undantas samma arbetsuppgifter som i 16 § av vår sjöarbetstidslag. Även bestämmelserna om övertidsersättning är nästan identiska med 17 § av vår lag, fränsett att allt övertidsarbete kan ersättas med fritid, om så beslutas i kollektivavtal.

Genom dispens kan den arbetstid, som möjliggör tvåvaktssystem, få tillämpas även på fartyg över 500 brt som går i kortare utrikesfart, varmed avses fart på Nordsjön, Östersjön, Engelska kanalen, Norra Ishavet, Irland, Island och Svalbard. I början av 1966 hade enligt dessa regler meddelats dispens för omkring 30 fartyg, alla under 2 000 brt.

Hela lagen är dispositiv såtillvida att avsteg från lagen måste beslutas genom kollektivavtal, som godkänns av Konungen.

*Semestern* uppgår till 28 dagar.

Antalet arbetsfria *helgdagar* uppgår till 10.

## 7.2 Danmark

I den danska sjömanslagen stadgas att sjömannen skall ha tillräcklig tid för vila och sömn och att på sön- och helgdag inte får utföras arbete som kan uppskjutas. Lagen innehåller vidare samma regel som den svenska sjömanslagen om sammanhängande vilotid för sjöman under 16 år.

I övrigt regleras arbetstiden på danska fartyg i motsats till förhållandet i de andra nordiska länderna endast genom kollektivavtal. Huvudreglerna i dessa återges här i deras lydelse från den 1 juni 1968.

### *Ordinarie arbetstid*

För ekonomipersonal är den ordinarie arbetstiden 8 timmar om dygnet, dvs. 56 timmar i veckan.

För däck- och maskinpersonal till sjöss är arbetstiden 8 timmar på trevaktsfartyg och arbetstiden måste för dagmännens del förläggas mellan kl. 6 och 18. Tvåvaktsystem kan emellertid förekomma för däck- och maskinmanskaper på fartyg under 500 brt, för styrmän på fartyg under 1 400 brt och för maskinbefäl på fartyg med en maskinstyrka under 2 000 IHK. Tvåvaktindelad sjöman får ett månatligt lönetillägg.

För däck- och maskinpersonal i hamn är dygnsarbetstiden måndag-fredag 8 timmar, som skall förläggas kl. 6-18. På lördagar är arbetstiden 2½ timmar. Veckoarbetstiden uppgår alltså till 42½ timmar.

### 7.2.1 Vederlag

För arbete på sön- och helgdagar utgår vederlag i form av fritid i hamn så att 8 timmars arbete medför en hel fridag och att kortare arbetstid medför proportionellt mindre vederlag.

Vaktindelade får vederlag även för den del av den ordinarie arbetstiden frånräknat sön- och helgdagsarbete, som överstiger 42½ timmar i veckan. Vederlag, som inte hinner åtnjutas under anställningstiden, skall vid avmönstringen ersättas kontant så att befälet får en dags lön och kostpengar för varje 8 timmars intjänat vederlag, medan manskapets ersättning motsvarar betalningen för övertidsarbete på vardag.

Minst två fridagar i månaden erhåller alla sjömän utom ekonomipersonalen, vilken i stället som kompensation för veckoslut, som tillbringas till sjöss, får 16 dagars extra semester per år.

Däck- och maskinbefäl erhåller för en

stopptörn i dansk hamn kl. 18-6, på söndagar även kl. 6-18, en fri vardag i dansk hamn.

### 7.2.2 Övertidsarbete m. m.

Någon begränsning av övertidsarbetets längd stadgas inte i avtalen eller sjömanslagen. Men om däcksmanskaper eller eldare har arbetat 16 timmar i följd med avbrott endast för måltidsraster, skall därefter följa 5 timmars vilotid.

Övertidsersättningen fixeras i avtalen i kronor och motsvarade i början av 1968, då 44-timmarsveckan gällde, för en matros 1/168-del av månadslönen, inberäknat dyrtidstillägg och »reguleringstillägg», för sön- och helgdagsarbete 1/131-del.

Semestern uppgår till fyra veckor.

Antalet arbetsfria helgdagar är nio, var till kommer två halvt arbetsfria.

### 7.3 Finland

De finska sjöarbetstidsreglerna återfinns i sjöarbetstidslagen, i lagen om arbetstid på fartyg i inrikesfart och i kollektivavtal.

Genom avtalsändringar har 40-timmarsveckan i princip införts för de ombordanställda från 1969 års ingång. De båda nämnda lagarna har inte undergått motsvarande ändringar utan vilar alltså på principen om 45-timmarsvecka.

#### 7.3.1 Sjöarbetstidslagen

Lagen utfärdades den 14 juli 1961 och avser fartyg i utrikesfart. Den tillämpas även på fartyg som gör endast tillfälliga resor mellan finska hamnar. Lagen företer endast obetydliga avvikelser från den svenska i dess lydelse före 1966 års ändringar. Den medger vederlag för ordinarie arbetstid utöver 45 timmar i veckan. Här skall endast anges de huvudsakliga skillnaderna mellan den finska och svenska lagen.

Från lagen undantas befälhavare med minst 2 (hos oss 3) underlydande. Alla ekonomiföreståndare lyder under lagen (hos oss endast sådana som har högst 5 under-

lydande). Av statens fartyg undantas endast sådana som används för försvars- eller sjöbevakningsuppgifter. Lagen gäller även på fartyg under 25 brt frånsett segelfartyg.

Med närtrafik avses fart i Östersjön eller farvatten, som står i förbindelse därmed men inte bortom den linje som även begränsar närtrafik enligt vår sjöarbetstidslag, dvs. Shetland-Trondheimsfjorden-Irlands västkust-Brest.

Den ordinarie arbetstiden i tvåvakt begränsas genom föreskriften att arbetstiden för vaktindelad sjöman, som inte tillhör ekonomipersonalen, på fartyg i närtrafik under 500 brt får ordnas i två vakter. Därvid kan träffas överenskommelse genom kollektivavtal om att ersättning för arbetstid, som under ett dygn överstiger 8 timmar, skall utgå som ett särskilt tvåvaktstillägg.

Även under hamnuppehåll begränsas arbetstiden för vaktindelad sjöman, som inte tillhör ekonomipersonalen, endast till 8 timmar per dygn men på sön- och helgdag får utföras högst 1 timmes arbete mellan kl. 7 och 9 för rutinmässiga åligganden och lättare rengöring. Under en hel veckas hamnuppehåll blir alltså arbetstiden 49 timmar.

Den finska ekonomipersonalens arbetstid skiljer sig från den svenska endast i fråga om förläggningstiden såtillvida att arbetstiden på lastfartyg i hamn på annan vardag än lördag skall förläggas mellan kl. 6 och 19 (kl. 6-18 enligt vår lag).

Vederlagsbestämmelserna skiljer sig från de svenska genom att vederlag inte utgår dels vid tvåvaktstjänst (i sådant fall utgår i stället såsom förut har nämnts ett särskilt tvåvaktstillägg), dels för ekonomipersonal på fartyg under 500 brt. Vederlaget utgår i form av fritid i hamn, varvid fritiden bör motsvara den del av arbetstiden som överstiger 45 timmar i veckan eller för ekonomipersonal på fartyg om minst 500 brt 90 timmar under två veckor. Vederlag kan också efter överenskommelse utgå i kontanter så att för 8 timmars arbete utgår en dags lön.

I säkerhetstjänst ingår även arbete för att avvärja hotande fara för godset ombord samt sedvanliga och nödvändiga nautiska

och meteorologiska observationer.

Från övertidsarbetets begränsning undantas även arbete som erfordras för fartygets säkra och effektiva gång.

### 7.3.2 Arbetstidslagen för inrikesfart

Lagen den 14 juli 1961 om arbetstid på fartyg i inrikesfart reglerar arbete på fartyg i trafik inom Finlands gränser men tillämpas även när sådant fartyg tillfälligt går utanför landets gränser.

Den ordinarie arbetstiden är enligt denna lag för alla sjömän 8 timmar om dygnet, dvs. 56 timmar i veckan. Arbetstiden kan indelas i vakter om vardera minst 4 timmar. Om vaktindelning inte förekommer, bör arbetstiden förläggas mellan kl. 6 och 18.

Om den ordinarie arbetstiden överstiger 45 timmar under en vecka, skall vederlag utgå för överskjutande arbetstid. Redaren kan välja mellan att utge vederlaget i form av motsvarande fritid i hamn, förlängning av semestern i motsvarande mån eller kontantersättning, varvid för 8 timmars arbete betalas en dags lön.

Lagen begränsar inte övertidsarbetets längd.

### 7.3.3 Kollektivavtalen

Här skall endast sammanfattas kollektivavtalet i utrikessjöfart för däck- och maskinmanskaper. Avtalet gäller för tiden den 1 januari 1969 - 31 januari 1970 och innehåller liksom de svenska avtalen sådana arbetsvillkor som avviker från sjöarbetstidslagen.

Under hamnuppehåll på lördag är den ordinarie arbetstiden 3 timmar, som skall förläggas mellan kl. 6 och 12.

På ankomstdygn, som infaller på lördag, är den ordinarie arbetstiden 8 timmar. Övertidsersättning utgår på sådant dygn för allt arbete utöver 3 timmar utom för sjövakstjänst, till vilket även räknas arbete för förtöjningen och därmed sammanhängande arbete.

Dagmans ordinarie arbetstid är 43 tim-

mar i veckan.

Vederlag utgår genom fritid i hamn motsvarande den tid, varunder ordinarie arbete har förekommit på sön- eller helgdag, och den del av veckans ordinarie arbetstid, som överstiger 40 timmar sedan söndagens ordinarie arbetstid har räknats från.

### 7.3.4 Semester och helgdagar

Semestern är enligt semesterlagen i regel 3 veckor. Om anställningen har varat minst 10 år, utgår 2 dagars semester för varje kvalifikationsmånad, dock minst en månad om semestern skall avse ett helt års arbete.

Antalet arbetsfria helgdagar är 12.

### 7.4 Liberia

Sjölagen av den 18 augusti 1964 innehåller bestämmelser om arbetstiden på liberianska fartyg i utrikesfart. Lagen innehåller endast följande bestämmelser.

Den ordinarie arbetstiden till sjöss och i hamn är 8 timmar om dygnet, dvs. 56 timmar i veckan. För arbete utöver de 8 timmarna utgår övertidsersättning om det inte gäller säkerhetstjänst. Med säkerhetstjänst avses nödvändigt arbete för fartygets, dess passagerares, besättningens och godssets säkerhet eller arbete för att rädda andra fartyg, liv eller gods samt brand- och livbåtsövningar och liknande övningar. Ett tillräckligt antal sjömän skall vara anställda för att främja sjösäkerheten och för att undvika för mycket övertid.

Semestern uppgår till minst 5 betalda fridagar. Dessutom utgår efter ett års tjänstgöring en årlig semesterlön som motsvarar 12 dagars grundlön för befäl och 8 dagars grundlön för manskap.

Enligt uppgift från ett större liberianskt rederi utgår i regel på grund av bristen på duktiga sjömän större förmåner än enligt lagens minimibestämmelser. Rederiet självt betalar övertidsersättning för arbete utöver 48 timmar i veckan och beviljar 30 dagars årlig semester.

### 7.5 Storbritannien

Arbetstiden på brittiska fartyg regleras inte i lag utan genom huvudavtal som fastställs av National Maritime Board, ett gemensamt organ för rederierna och de ombordanställdas organisationer. I de enskilda anställningsavtalen ingår vanligtvis en bestämmelse om att ifrågavarande huvudavtals föreskrifter skall gälla. Huvudavtalen gäller i regel inte på fartyg under 200 brt, på floder eller sjöar eller i hamntrafik, ej heller för räddningsfartyg, kabel- och bogserbåtar osv. National Maritime Board kan emellertid på begäran fatta individuellt beslut för sådant fartyg.

Följande redogörelse avser de viktigaste bestämmelserna i huvudavtalen i deras lydelse efter den 7 augusti 1967.

#### 7.5.1 Manskap

Den ordinarie arbetstiden utgör 8 timmar per dag måndag-fredag, dvs. 40 timmar i veckan. För ekonomipersonalen skall de 8 timmarna förläggas inom loppet av 14 timmar.

För arbete på lör-, sön- och helgdagar utgår övertidsersättning utom för sedvanlig städning och rengöring av besättningens utrymmen.

De 8 timmarna skall i hamn förläggas på följande sätt:

1. för däck- och maskinmanskap:
  - a. i brittisk hamn skall arbetstimmarna löpa i följd och tas ut mellan kl. 7 och 18,
  - b. i utländsk hamn skall arbetstiden löpa i följd i så stor utsträckning som möjligt, varvid hänsyn skall tas till klimatet och sedvänjan i hamnen, och förläggas mellan kl. 6 och 18.
2. för ekonomipersonal:
  - a. på passagerarfartyg med ombordvarande passagerare skall arbetstiden liksom till sjöss förläggas inom loppet av 24 timmar,
  - b. på passagerarfartyg utan ombordvarande passagerare och på lastfartyg skall

arbetstiden börja tidigast kl. 7 och sluta senast kl. 18, i mässtjänst kl. 19.

På fartyg över 2 500 brt skall trevaktssystem tillämpas.

För overtidsarbete finns ingen annan begränsning än föreskriften att tjänstgöringen i görligaste mån skall ordnas så att varje sjöman får minst 8 timmars sammanhängande fritid per dygn. Övertidsarbete ersätts kontant.

Antalet fridagar är 48 per år eller 4 för varje kalendermånad som sjömannen är påmönstrad. I detta antal är semestern inräknad. Fridagarnas antal är fast och har framräknats såsom summan av 16 semesterdagar och i genomsnitt 32 söndagar till sjöss. Såsom förut nämnts utgår likväl overtidsersättning för allt söndagsarbete som inte utgör säkerhetstjänst.

På de sju årliga helgdagarna begränsas arbetets art på följande sätt:

däcks- och maskinmanskaper får endast utföra arbete som behövs för fartygets gång och som inte kan uppskjutas;

ekonomipersonal får endast utföra arbete som behövs för passagerarnas och besättningens förplägning.

### 7.5.2 Befäl

För befälhavare finns inga arbetstidsregler.

För övrigt befäl gäller olika bestämmelser för inrikes- och utrikesfart och i båda fallen finns två alternativ. Valet mellan alternativen sker i huvudsak efter överenskommelse mellan rederiet och vederbörande befäl.

#### a. utrikesfart: alternativ A

Arbetstiden regleras inte men i gengäld utgår följande särskilda förmåner: rederianställning, betald ledighet för vidareutbildning, sjuklön, lönetillägg åt maskinchef, överstyrman och förste maskinist efter vissa års tjänstgöring samt ersättning för stand by nattetid i brittisk hamn.

Dessutom finns följande vederlagsregler.

Vederlaget för sjödygn på sön- och helg-

dag, vilket omnämnes i de gemensamma bestämmelserna, skall alltid uppgå till minst 32 dagars betalt fritid per år förutom semestern.

Vid tjänstgöring på lör-, sön- eller helgdag i hamn utgår, även om det är ett ankomst- eller avgångsdygn, för arbete minst 8 men inte 12 timmar en dags vederlag och för arbete minst 12 timmar två dagars vederlag. Sådant vederlag kan rederiet efter eget val utge i fritid eller kontanter.

#### b. utrikesfart, alternativ B

1. överstyrman, maskinchef, förste maskinist och vaktfritt övrigt befäl.

Ej heller detta alternativ erbjuder några arbetstidsregler för sådant befäl. I stället utgår antingen ett fast lönetillägg eller, om så överenskoms, 3 dagars extra ledighet per månad. För tjänstgöring i hamn på lör-, sön- eller helgdag utgår vederlag såsom i utrikesfart, alternativ A.

2. vaktindelade befäl.

För vaktindelade befäl, som inte är överstyrman, maskinchef eller förste maskinist, gäller följande ordinarie arbetstider:

till sjöss 8 timmar per dygn, dvs. 56 timmar i veckan,

på ankomst- och avgångsdygn samt i hamn 8 timmar varje dag måndag–fredag, dvs. 40 timmar i veckan.

Den ordinarie arbetstiden i hamn för vaktindelade befäl skall, om vaktindelning inte förekommer, börja tidigast kl. 6 och sluta senast kl. 18 i brittisk hamn och kl. 19 i utländsk hamn. Vid lastning, lossning eller bunkring i hamn, där skiftarbete förekommer, skall de 8 timmarna tas ut i två skift, kl. 6–14 eller kl. 14–22. Om arbetet i hamn på annan vardag än lördag till någon del tas ut på annan tid än den nämnda spridningstiden men arbetstiden under dagen ändå inte överstiger 8 timmar, utgår halv overtidsersättning för sådan del av arbetstiden.

Övertidsarbete ersätts med kontant betalning. Om så överenskoms kan i stället utgå en dags ledighet för 8 timmars overtidsarbete, varvid överskjutande overtid ersätts

endast om den uppgår till minst 4 timmar och då med en hel dags ledighet.

### c. inrikesfart: alternativ A

Arbetstiden regleras inte men i gengäld får befälet följande särskilda förmåner: rederianställning, betald ledighet för vidareutbildning och sjuklön. Dessutom utgår vederlag i den utsträckning som har angetts för utrikesfart, alternativ A.

### d. inrikesfart: alternativ B

I inrikesfart gäller enligt detta alternativ i huvudsak samma bestämmelser som enligt alternativ B i utrikesfart med följande undantag:

i hamn skall den ordinarie arbetstiden, om vaktindelning inte förekommer, förläggas mellan kl. 7 och 18;

det fasta lönetillägg, som vaktfritt befäl erhåller som kompensation för avsaknaden av arbetstidsregler, kan inte bytas ut mot ledighet.

### e. för allt befäl gemensamma bestämmelser

På helgdag får till sjöss endast utföras arbete som behövs för vakthållningen och andra nödvändiga sysslor.

När fartyget är till sjöss på sön- eller helgdag, då avgång eller ankomst inte sker, utgår som vederlag en extra fridag.

Då avgång eller ankomst sker på sön- eller helgdag utgår som vederlag, om fartyget under dygnet är till sjöss mellan 4 och 8 timmar, en halv extra fridag och, om det är till sjöss längre tid, en hel extra fridag.

Semestern uppgår till 23 dagar.

### C. För befäl och manskap gemensamma regler

Stand by kan åläggas i hamn och innebär skyldighet att stanna kvar ombord för att stå till förfogande vid behov. Stand by inräknas i manskapets arbetstid men inte i

befälets. I utrikesfart enligt alternativ B utgår emellertid en fast kontant ersättning till befäl för stand by kl. 18–6 i brittisk hamn. Om sjömannen därvid utför arbete utgår för arbetet vanlig övertidsersättning som minst skall motsvara den fasta ersättningen för stand by.

Säkerhetstjänst varken betalas eller avräknas som utfört ordinarie arbete. För all besättning gäller att såsom säkerhetstjänst anses arbete som behövs för fartygets, passagerarnas, besättningens och godsets säkerhet samt livräddnings- och livbåtsövningar. Hit hänförs även manskapets arbete för städning av besättningens utrymmen och för befälets del följande skeppstjänst: arbete som behövs på grund av sjukdom eller personskada eller för att avvärja krigshandling, arbete för att lämna hjälp åt andra fartyg eller personer i omedelbar fara, arbete för tull- och hälsovårdsformalityter, tid för vaktavlösning och avlösning för måltider, arbete för att bestämma positionen och för att göra meteorologiska observationer, lodning samt handledning av nybörjare och befälselever.

Antalet helgdagar är 7.

### 7.6 Japan

Arbetstiden regleras av den japanska sjömanslagen av den 1 september 1947 som i vissa frågor kompletteras av kollektivavtal. Följande sammanfattning avser lagens lydelse sedan mars 1966.

Vederbörande departement kan meddela föreskrifter om ordinarie arbetstid för fartyg som inte lyder under lagen och medge avvikelser från den ordinarie arbetstiden på fartyg som främst går i lokalfart eller där den legala arbetstiden är klart olämplig.

#### 7.6.1 Däcks- och maskinpersonal

Den ordinarie arbetstiden får inte överstiga 8 timmar om dygnet eller 56 timmar i veckan för vaktindeldad sjöman, såvitt avser däckspersonal och radiotelegrafist på far-

tyg om minst 2 000 brt samt maskinpersonal på fartyg om minst 700 brt. Befälhavaren får dock förlänga arbetstiden i följande fall:

1. med 1 timme per dygn för fartygsbefäl eller radiotelegrafist;

2. med 4 timmar per dygn för extra fartygsbefäl eller extra radiotelegrafist, vilka befälhavaren har tillsatt på grund av särskilt behov;

3. med erforderligt antal timmar för vaktavlösning bland maskinmanskaper för askhissning.

Sjövakt i hamn får endast förekomma under 12 timmar före den planerade avgången eller då befälhavaren anser det nödvändigt för fartygets säkerhet.

Den ordinarie arbetstiden för *dagman* på fartyg om minst 700 brt får till sjöss och på avgångs- och ankomstdygn inte överstiga 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan.

I hamn gäller följande bestämmelser för dygn, då fartyget inte avgår från eller ankommer till hamn:

1. Den ordinarie arbetstiden får inte överstiga 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan utom då sjövakt upprätthålls;

2. Under hamnuppehåll skall sjömannen ha minst en fridag i veckan. Oförutsedda händelser kan dock påkalla att nödvändigt arbete åläggs på fridagen, om 48-timmarsveckan inte överskrids därigenom.

## 7.6.2 Ekonomipersonal

På passagerarfartyg, som kan ta mer än 12 passagerare, skall ekonomipersonalen till sjöss ha minst 12 timmars fritid, varav minst 8 timmar i följd.

På andra fartyg får den ordinarie arbetstiden till sjöss och på ankomst- och avgångsdygnet inte överstiga 8 timmar om dygnet, om inte befälhavaren finner det nödvändigt att ålägga ytterligare högst 2 timmars arbete.

I hamn får arbetstiden inte överstiga 8 timmar om dygnet om inte annat har överenskommit i kollektivavtal.

## 7.6.3 Gemensamma bestämmelser

Utöver den ordinarie arbetstiden kan sjöman åläggas övertidsarbete om tvingande omständigheter kräver det. För sådant arbete skall utgå övertidsersättning i kontanter. Lagen begränsar inte övertidsarbetets omfattning.

Bestämmelserna om ordinarie arbetstid och övertid gäller inte för säkerhetstjänst, varmed avses följande arbete:

1. erforderligt arbete för fartygets, de ombordvarandes och godsets säkerhet samt för att lämna hjälp åt människor eller andra fartyg,

2. brand- och livbåtsövningar och liknande övningar,

3. extraarbete som beror på att antalet arbetsdugliga sjömän minskats på grund av skador, sjukdom, dödsfall eller annan oförutsedd händelse,

4. extraarbete för tull-, karantän- och andra hälsovårdsformaliteter,

5. arbete för att bestämma fartygets position vid midnatt.

Semestern uppgår till 31 dagar (genom avtalsändring 1967) för ett års sammanhängande tjänst med tillägg av 5 dagar för tjänstgöring varje överskjutande 3-månadersperiod. Om sjömannen på grund av fartygets förhållanden inte kan ta ut semestern under året efter första tjänstgöringsårets utgång, utgår ytterligare semester med 2 dagar för varje månads försening.

## 7.7 Amerikas Förenta Stater

Arbetstiden regleras endast genom kollektivavtal. Här skall sammanfattas de två främsta avtalen för oceanfart, ett för tankfartyg och ett för övriga fartyg. Avtalen gäller från år 1963. Övertidsarbetets längd begränsas inte.

### 7.7.1 Avtalet för andra fartyg än tankfartyg

Detta avtal har slutits mellan vissa rederier och rederiagenter vid Atlant- och Gulfkusterna samt amerikanska sjöfolksförbundet.

## *Gemensamma bestämmelser*

Den ordinarie arbetstiden är 8 timmar om dagen med i regel fria lör- och söndagar dvs. 40 timmar i veckan. Vaktindelade till sjöss och ekonomipersonal arbetar dock 8 timmar även på lör- och söndagar.

För alla sjömän gäller att övertidsersättning med ett fast belopp i timmen utgår för arbete till sjöss och i hamn på lör-, sön- och helgdagar. Övertidsersättning utgår emellertid aldrig för säkerhetstjänst.

Om sjöman som tillhör däck- och maskinpersonal åläggs övertidsarbete kl. 0–8 under tid, då han inte har sjö- eller hamnvaktjänst, utgår ledighet med motsvarande tid förutom övertidsersättning. Detta gäller dock inte arbete som börjar efter kl. 6. Ledigheten skall börja kl. 8 samma dag eller alternativt omvandlas i ytterligare övertidsersättning.

### *Däckspersonal*

Den ordinarie arbetstiden till sjöss och i hamn är 8 timmar om dagen. I hamn får ordinarie arbete förekomma endast måndag–fredag kl. 8–17 med en timmes lunchrast. Detta gäller för dagman även till sjöss.

Om vaktindelad sjöman beordras att till sjöss på lör-, sön- eller helgdag under vaktjänst utföra annat arbete än för fartygets framdrivande, manövrering, navigering, förhållning, förtöjning eller rengöring, utgår dubbel övertidsersättning för sådant arbete.

### *Maskinpersonal*

Den ordinarie arbetstiden till sjöss och i hamn för dagman, som tillhör maskinpersonalen, utgör 8 timmar om dagen måndag–fredag, och arbetet skall pågå kl. 8–12 och 13–17. För ytterligare arbete utgår övertidsersättning.

Om vaktindelad sjöman beordras att till sjöss på lör-, sön- eller helgdag under vaktjänst utföra annat arbete än för fartygets navigering, utgår dubbel övertidsersättning för sådant arbete.

## *Ekonomipersonal*

På lastfartyg är den ordinarie arbetstiden till sjöss och i annan hamn än hemmahamn 8 timmar under loppet av 12 timmar. Arbetstiden skall förläggas inom tiden kl. 6.30–18.30 eller med en förskjutning av 1 timme i vardera riktningen.

På passagerarfartyg är den ordinarie arbetstiden till sjöss och i annan hamn än hemmahamn, då passagerare är ombord, 8 timmar under loppet av 13 timmar. De 8 timmarna måste för kökspersonal, som arbetar endast för besättningens räkning, dessutom tas ut mellan kl. 6.30 och 18.30.

Då passagerarfartyg är i hamn utan passagerare ombord, skall de 8 timmarna förläggas inom tiden kl. 8.30–18.30 för ekonomipersonal med passagerarservice och kl. 8.30–17 för övriga.

För både last- och passagerarfartyg gäller att arbetstiden är 8 timmar om dygnet i hemmahamn kl. 8–17 och att arbete utom den ordinarie arbetstiden liksom allt arbete på lör-, sön- eller helgdag räknas som övertidsarbete.

### *7.7.2 Avtalet för tankfartyg*

Detta avtal gäller mellan olika tankfartygsrederier och amerikanska sjöfolksförbundet.

#### *a. dagman som tillhör däck- och maskinpersonalen*

Dagmans ordinarie arbetstid är 8 timmar per dag måndag–fredag, dvs. 40 timmar i veckan. Arbetstiden skall förläggas mellan kl. 8–17. För arbete på annan tid eller andra dagar eller utöver 8 timmar utgår övertidsersättning.

#### *b. övriga sjömän*

För vaktindelad sjöman, som inte tillhör ekonomipersonalen, är den ordinarie arbetstiden 8 timmar om dagen.

För ekonomipersonalen är den ordinarie arbetstiden likaledes 8 timmar om dagen och arbetet skall förläggas inom tiden kl.

6.15–18.15.

Övertidsersättning utgår för dessa sjömän för arbete på lör- och söndag och i hamn på helgdag. Sådan ersättning utgår även för arbete i hamn måndag–fredag kl. 17–8 då lastning eller lossning pågår, men denna bestämmelse får tillämpas för en tidrymd av högst 72 timmar i varje hamn.

Endast sådant arbete, som normalt brukar utföras på lör-, sön- eller helgdag, får förekomma på dessa dagar och – vid hamnuppehåll då lastning eller lossning pågår – på andra dagar mellan kl. 17 och 8.

#### 7.7.3 För båda avtalen gemensamma bestämmelser

Semestern uppgår till 30 dagar om året men om sjömannen under ett år har varit anställd hos endast ett rederi utgår ytterligare 30 dagars semester.

Helgdagarnas antal är 9, i vissa fall 11. Om en helgdag infaller på en lör- eller söndag, räknas följande måndag som helgdag.

#### 7.7.4 Bogserbåtsavtal

I början av 1967 slöts ett avtal för omkring 3 500 sjömän på bogserbåtar i New Yorks hamn. Genom avtalet minskar den ordinarie arbetstiden till 30 timmar i veckan mot tidigare 40 timmar. Man använder ett system med fyra vakter så att två sjömän är ombord och två i land.

### 7.8 Förbundsrepubliken Tyskland

Arbetstiden regleras av den tyska sjömanslagen av år 1957 och av ett kollektivavtal, som gäller från den 1 juli 1967 och som har undergått smärre ändringar hösten 1968. Avtalet gäller inte för fartyg under 50 brt.

#### 7.8.1 Till sjöss

##### *Vaktindelad däck- och maskinpersonal*

Den ordinarie arbetstiden för trevaktindelade sjömän är 8 timmar dagligen, alltså 56 timmar i veckan.

För tvåvaktindelade är arbetstiden 12 tim-

mar per dag, alltså 84 timmar i veckan. Tvåvakt får förekomma på resor inom Europa utom i Medelhavet, om fartyget omfattar 1 000 brt eller – på äldre fartyg utan plats för ytterligare hytter – 1 000–1 350 brt. Tvåvaktindelade har 12,5 % högre grundlön än andra sjömän.

##### *Dagman tillhörande däck- och maskinpersonalen.*

Arbetstiden är 8 timmar per vardag, alltså 48 timmar i veckan, och måste förläggas inom tiden kl. 6–18.

##### *Ekonomipersonal*

Arbetstiden per dag är 9 timmar på passagerarfartyg och 8 timmar på andra fartyg. Efter kl. 15 och på sön- och helgdagar får endast utföras sådant arbete, som är nödvändigt för tillredning av måltider och för betjäning av de ombordvarande.

#### 7.8.2 I hamn

I hamn har all besättning samma arbetstid. Måndag–fredag är den dagliga arbetstiden 8 timmar. På lördagar är arbetstiden 3 timmar år 1968 och minskar därefter årligen med 1 timme så att lördagarna från 1971 års ingång blir arbetsfria. Arbetsveckan uppgår alltså då till 40 timmar. Arbetstiden måste i regel förläggas mellan kl. 6 och 18.

#### 7.8.3 Övertidsarbete, säkerhetstjänst

Övertidsarbete begränsas till 90 timmar i månaden men därutöver får utföras säkerhetstjänst, varmed avses i huvudsak samma skeppstjänst som enligt den svenska sjöarbetstidslagen. För säkerhetstjänst utgår ingen ersättning.

I vissa fall utgår ersättning för 50 timmars övertidsarbete i månaden, även om så mycket övertid inte förekommit, och sådan ersättning uppgår per timme till  $\frac{1}{200}$ -del (från 1971 års ingång  $\frac{1}{173}$ -del) av den månatliga grundlönen. Ersättningen för övertidsarbete utöver 50 timmar i månaden är per timme 35 % större än vad nyss sagts.

#### 7.8.4 Vederlag

För varje lördag, då fartyget är till sjöss minst 12 timmar, erhålles från 1969 års ingång en kvarts fridag (ökas successivt till en halv fridag från 1971 års ingång) som utgår på vardag i anslutning till semestern.

För varje sön- och helgdag, då fartyget är till sjöss minst 12 timmar, erhålles en fridag på vardag i hamn. Sjöman garanteras minst 15 sådana fridagar årligen.

#### 7.8.5 Semester, helgdagar

Semestern uppgår till minst 18 och högst 27 vardagar beroende på hur många år den anställda har varit sjöman. Från 1971 års ingång blir semestern 9 dagar längre.

Antalet arbetsfria helgdagar är tio.

#### 7.9 Italien

Sjöarbetstiden regleras endast genom kollektivavtal. Redogörelsen avser avtalet för alla fartyg över 1 600 brt och för fartyg i oceanfart över 500 brt i dess lydelse efter avtalsändring den 16 mars 1966.

##### 7.9.1 Till sjöss

Den ordinarie arbetstiden till sjöss är för alla sjömän 8 timmar om dygnet, vardag som söndag. Trevaktssystem används, i regel med 4 timmars arbete åtföljt av 8 timmars ledighet. Ekonomipersonalens arbetstid skall förläggas mellan kl. 6 och 24 i två eller flera skift med en sammanhängande fritid av minst 8 timmar. Dagmännens arbetstid skall förläggas mellan kl. 6 och 20.

För arbete på sön- och helgdag utgår vederlag med en fridag i italiensk hamn på vardag.

För den 7:e och 8:e timmens arbete på lördag utgår vederlag med lika lång fritid.

##### 7.9.2 I hamn

Den ordinarie arbetstiden i hamn eller på redd då vaktindelning inte tillämpas är på

vardagar 8 timmar om dygnet. Arbetet pågår mellan kl. 8 och 17 med måltidsrast kl. 12–13. För ekonomipersonalen får arbetstiden förläggas mellan kl. 6–19 eller 7–20.

För arbete i hamn på sön- och helgdag utgår övertidsersättning.

För den 5:e–8:e timmens arbete på lördag utgår vid hamnvaktjänst övertidsersättning och vid sjövaktindelning vederlag genom fritid.

För sjövaktindelning i hamn gäller samma regler som till sjöss.

##### 7.9.3 Avgång och ankomst m. m.

Även vid avgångs- och ankomstdygn är den ordinarie arbetstiden 8 timmar.

Säkerhetstjänst skall utföras utan rätt till övertidsersättning. Detta gäller även bärgning vid skeppsbrott eller annan sjöolycka, men i sådana fall utgår särskild ersättning från fall till fall beroende på sjömannens prestation.

Semestern uppgår till 20 dagar, för maskinchefen till 28 dagar.

Antalet helgdagar är 16. Dessutom räknas påsk- och julafton som halva helgdagar vid hamnuppehåll.

#### 7.10 Frankrike

De franska sjöarbetstiderna regleras av en omfattande och svåröverskådlig lagstiftning som kompletteras av kollektivavtal.

##### 7.10.1 Lagregler

Föreskrifterna om arbetstidens längd på fartyg grundas på den allmänna arbetstidslagen av år 1936, som föreskriver 40-timmarsvecka med de avvikelser som beror på de särskilda förhållandena inom sjöfarten.

Arbetsveckan på ett fartyg organiseras med utgångspunkt från en 8-timmarsdag i 6 dagar, dvs. 48 timmar i veckan, eller på motsvarande sätt med annan begränsningsperiod än veckan. Dessutom kan övertidsarbete åläggas om det behövs för sjöfartens skull.

I administrativ ordning ges föreskrifter i följande frågor efter samråd med sjöfartens partsorganisationer:

a) arbetstidens förläggning på en 48-timmarsvecka så att det blir en fri lördags-eftermiddag i hamn eller liknande form av frikväll,

b) arbetstidens indelning i andra tidsintervaller än veckodagarna,

c) permanenta ändringar av dels tiden för sådana förberedelse- och avslutningsarbeten som regelmässigt utförs utanför den ordinarie arbetstiden, dels arbetstiden för vissa kategorier av sjömän som har rutinmässiga sysslor,

d) tillfälliga ändringar i arbetstiden på grund av säkerhetstjänst,

e) begränsning av overtidsarbetets längd.

Overtidsarbete får åläggas vid behov.

På fartyg i lokal- och kustfart får till sjöss overtidsarbete åläggas:

intill 120 timmar i månaden för arbete som behövs för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, fartygets underhåll och för lastens och passagerarnas säkerhet;

utan tidsbegränsning för arbete för manövrering vid ankomst till eller avgång från hamn.

På fartyg i oceanfart får overtidsarbete frånräknat säkerhetstjänst inte överstiga 90 timmar i månaden.

En vilodag om 24 sammanhängande timmar måste förekomma varje vecka om påmönstringen varar mer än 6 dagar. Vilodagen skall förläggas till söndagen, om inte befälhavaren bestämmer annorlunda. I vissa fall kan vilodagarna flyttas fram så att de tas ut i anslutning till semestern.

Semestern uppgår för manskapets del till 36 dagar i utrikes- och fraktfart och 30 dagar i kustfart. Befällets semester läggs samman med vederlag för antalet helgdagar och intjänade vilodagar ombord då arbete utförts, så att befälet får en sammanlagd betald ledighet av:

9 1/2 dagar i månaden för tjänst på fartyg som inte har anlöpt hemlandet på 6

månader (detta innebär nästan 3 månaders ledighet efter 9 månaders tjänst),

8 1/2 dagar i månaden för tjänst på andra fartyg i oceanfart och

8 dagar i månaden för tjänst på andra fartyg.

Antalet arbetsfria helgdagar är 7-8.

### 7.10.2 Kollektivavtal

Utredningen har fått tillgång endast till avtalet för manskap. Avtalet tillkom år 1950 och ändrades senast år 1957. Det omfattar fartyg om minst 250 brt.

Den ordinarie arbetstiden är 8 timmar om dagen. På grund av den lagenliga veckovilodagen är arbetstiden därför 48 timmar i veckan. Om vilodagen inte kan utnyttjas under veckan, kan den tas ut i hemmahamnen eller i anslutning till semester.

#### *Däcks- och maskinmanskap.*

För underhållsarbete till sjöss kl. 18-6 på lastfartyg och kl. 18-4 på passagerarfartyg utgår lönetillägg.

I hamn skall arbetstiden förläggas inom tiden kl. 6-18. För arbete på andra tider eller utöver 8 timmar om dagen utgår overtidsersättning.

#### *Ekonomipersonal.*

Den ordinarie arbetstiden skall förläggas till sjöss kl. 6-22 och i hamn kl. 6.30-20.

Den vidare spridningsregeln under sjödygn gäller även i hamn på passagerarfartyg när passagerare är ombord.

Tvåvaktssystem förefaller kunna användas:

på fartyg under 700 brt med en maskinstyrka under 800 indikerade hästkrafter, om fartyget går i europeisk fart, till norra delen av Nordafrikas västkust eller till Kanarieöarna,

på fartyg i fart mellan franska hamnar, om resan understiger 24 timmar eller fartygets dräktighet är mindre än 2 000 brt, och

i andra fall efter dispens.

Förutom den lagenliga semestern har manskapet rätt till 24 dagars betald ledighet per år.

### 7.11 *Nederländerna*

Arbetstiden på holländska fartyg regleras endast av kollektivavtal. Följande sammanfattning avser avtalens lydelse år 1966.

#### 7.11.1 Däcks- och maskinpersonal

Till sjöss samt på avgångs- och ankomstdygn är den ordinarie arbetstiden 8 timmar om dygnet, dvs. 56 timmar i veckan. Extrabetalning för ordinarie arbete på söndag, på lördag kl. 0–6 och kl. 12–24 samt på övriga vardagar mellan kl. 18 och 6 utgår till dagman och för underhållsarbete av vaktindelat sjöman. Extrabetalningen uppgår till 60 % på vardag och 100 % på söndag.

I hamn är den ordinarie arbetstiden på lördag 4 timmar, som skall tas ut kl. 6–12, och på övriga vardagar 8 timmar om dygnet, som skall tas ut kl. 6–18, dvs. 44 timmar i veckan. Extrabetalning med 60 % utgår för ordinarie arbete på lördag mellan kl. 0 och 6 och på övriga vardagar mellan kl. 18 och 6. Skeppstjänst på lördag efter kl. 12 och på söndag räknas som övertidsarbete.

#### 7.11.2 Ekonomipersonal

Till sjöss samt på avgångs- och ankomstdygn är den ordinarie arbetstiden 8 timmar om dygnet, dvs. 56 timmar i veckan. Samma arbetstid gäller i utländska hamnar och på fartyg under 500 brt i hemmahamnar, men arbetstiden skall i dessa fall tas ut mellan kl. 6 och 18. På fartyg om minst 500 brt i hemmahamn är den ordinarie arbetstiden på lördag 4 timmar mellan kl. 6 och 12 och på övriga vardagar 8 timmar mellan kl. 6 och 18, dvs. 44 timmar i veckan.

Om den ordinarie arbetstiden förläggs mellan kl. 18 och 6, utgår extrabetalning med 60 % på vardag och 100 % på söndag. Till sjöss samt på avgångs- och an-

komstdygn utgår dock extrabetalning endast för göromål, som inte hör till personalens normala uppgifter. Vidare räknas allt arbete i hemmahamn på fartyg om minst 500 brt på lördag efter kl. 12 och på söndag såsom övertidsarbete.

#### 7.11.3 Gemensamma bestämmelser

Vaktsystemet ger valfrihet mellan två- och trevakt för manskap och på fartyg under 500 brt för befäl. På större fartyg måste befälet vara indelat i trevakt.

Vederlag utgår med 1½ fridag för varje veckoslut (lördageftermiddag och söndag) till sjöss.

Övertidsarbete begränsas till högst 35 timmar under 14 dagar i följd. Regelbundet övertidsarbete skall undvikas. En sammanhängande vilotid av minst 7 timmar skall förekomma varje 24-timmarsperiod. Övertidsarbete ersätts kontant med 135 % av timlönen för vardera av de två första timmarna på lördag före kl. 12 och på andra vardagar, med 150 % för efterföljande timmar och för arbete på lördag efter kl. 12 och med 200 % för arbete på söndag. Befäl som skall vidareutbilda sig kan ackumulera övertidsersättningen så att den utgår i form av lön under studietiden.

Semestern är minst 20 och högst – efter 25 års tjänst – 25 dagar. För högre befäl än andre styrman och andre maskinist utgår emellertid semester med minst 24 arbetsdagar och högst – efter 25 års tjänst – 29 dagar.

Antalet arbetsfria helgdagar är 6.

### 7.12 *Belgien*

Arbetstiden regleras endast av kollektivavtal, ett för befäl och ett för manskap. Båda har samma arbetstidsregler och gäller från den 1 februari 1965 för obestämd tid med tre månaders uppsägningstid.

#### 7.12.1 Trevaktindelat sjöman

Till sjöss och på ankomst- och avgångsdygn är den ordinarie arbetstiden 8 timmar per

dag måndag–fredag och 5 timmar på lördag.

Till sjöss är på sön- och helgdag den ordinarie arbetstiden 8 timmar, men på helgdag får endast utföras arbete som behövs för fartygets manövrering och besättningens förplägnad samt ur säkerhets- och hälso-synpunkt.

På ankomst- och avgångsdygn som infaller på sön- eller helgdag är den ordinarie arbetstiden 8 timmar men endast sådant arbete får utföras, som medges till sjöss på helgdag eller som är nödvändigt för ankomsten och avgången.

Den ordinarie arbetstiden under en vecka, då fartyget inte är i hamn något helt dygn, är alltså 53 timmar.

I belgisk hamn är den ordinarie arbetstiden 8 timmar om dagen måndag–fredag kl. 8–12 och 12.30–16.30, dvs. 40 timmar i veckan.

I utländsk hamn är den ordinarie arbetstiden 8 timmar om dagen måndag–fredag kl. 7–17 med 2 timmars uppehåll och 5 timmar på lördag kl. 7–13 med 1 timmes uppehåll, dvs. 45 timmar i veckan.

I utländska hamnar med arbetstider som avviker från de nyss angivna kan sjömannens arbetstider anpassas därefter, men arbetet måste förläggas inom loppet av 12 timmar.

#### 7.12.2 Dagman

Dagman **har** till sjöss och på avgångs- och ankomstdygn samma ordinarie arbetstid som vaktindelad, men dagmannens arbetstid skall förläggas mellan kl. 6 och 13 på lördagar och kl. 6–18 på övriga dagar. På sön- och helgdagar är arbetets art begränsat på samma sätt som för vaktindelad.

I hamn har dagman samma arbetstider som vaktindelad.

#### 7.12.3 Ekonomipersonal

Ekonomipersonalen skall ha två eller tre sammanhängande arbetspass per dag. På sön- och helgdagar är arbetets art begränsat på samma sätt som för vaktindelad. Den

ordinarie arbetstidens längd är densamma som för vaktindelad men arbetet får börja tidigast kl. 6 och skall sluta senast:

kl. 15 på lördagar till sjöss och vid avgång och ankomst,

kl. 22 på andra dagar till sjöss och vid avgång och ankomst,

kl. 18 på måndag–fredag i hamn,

kl. 15 på lördag i utländsk hamn.

Alternativt kan arbetstiden i hamn på måndag–fredag framflyttas en timme så att den förläggs mellan kl. 7 och 19.

#### 7.12.4 Hamnvaktjänst, stopptörn. stand by

För sådana åligganden finns detaljerade föreskrifter. Enligt dessa utgår kompensation i form av viloperioder om minst 12 timmar, fritid eller kontant ersättning.

#### 7.12.5 Vederlag

För ordinarie arbete på sön- eller helgdag utgår en ledig dag som ersätts med  $\frac{1}{15}$ -del av månadslönen. Fridagen skall utgå i hemma-hamnen, om inte sjömannen önskar annat och befälhavaren medger det.

#### 7.12.6 Säkerhetstjänst

Varken övertidsersättning eller annan ersättning utgår för arbete:

för fartygets, lastens eller ombordvarande passagerares säkerhet,

för att hjälpa andra fartyg eller andra personer i nöd,

i samband med brand- och livräddningsövningar eller liknande övningar,

för tull-, karantän- eller andra hälsovårdsformaliteter,

för att bestämma fartygets position eller göra meteorologiska observationer (gäller endast befäl),

den tid, högst 2 timmar, som åtgår för att på söndag i utländsk hamn utföra nödvändigt normalt arbete inräknat fartygets rengöring.

### 7.12.7 Övertidsarbete

Maskinchef, överstyrman och ekonomiföreståndare får ett fast lönetillägg i stället för övertidsersättning.

Övriga sjömän ersätts för övertidsarbete sålunda:

de 2 första timmarna på vardag som överskrider 8 timmars verkligt arbete ersätts med 125 % av den normala timlönen och följande timmar med 150 %;

de 2 första timmarna som överskrider 45 timmars verkligt arbete per vecka ersätts med 125 % av den normala timlönen och följande timmar med 150 %.

Vid denna beräkning inräknas inte arbete på sön- eller helgdag samt vakttjänst i främmande hamn och stopptörn i den mån verkligt arbete inte utförs.

Övertidsarbete på sön- eller helgdag ersätts med dubbel normal timlön.

### 7.12.8 Tvåvaktindeldad sjöman

Enligt avtalen skall trevaktssystem tillämpas. Fartyg under 500 brt, som har byggts eller beställts före den 1 februari 1965, får emellertid använda tvåvaktindelning om fartygets inredning inte medger att tillräckligt antal sjömän för trevaktindelning är ombord. För tvåvaktindeldade gäller inga andra specialregler än följande övertidsbestämmelser.

Övertidsarbete som behövs för vaktindelningens skull ersätts för den del av arbetstiden, som ligger mellan 8 och 12 timmar, med 125 % av den normala timlönen. Övrigt övertidsarbete ersätts med 150 % utom på sön- eller helgdag, då ersättningen är 200 %.

### 7.12.9 Semester, helgdagar

Semestern uppgår till 24 dagar för befäl, fränsett vissa lägre befäl som har 21 dagar, och 18 dagar för manskap.

Antalet helgdagar är 10. När en helgdag infaller på en söndag, blir även måndagen arbetsfri.

### 7.13 Israel

Arbetstiden regleras enbart genom kollektivavtal. Utredningen har fått tillgång till ett avtal för befäl och ett för manskap. Båda avtalen gäller för fartyg över 500 brt och avser åren 1965 och 1966.

#### 7.13.1 Gemensamma regler

Den ordinarie arbetstiden för befäl och manskap uppgår till 47 timmar i veckan till sjöss och 45 timmar i veckan i hamn och skall fördelas på följande sätt (vilodagen infaller på lördag):

söndag-torsdag:

8 timmar per dag

fredag och dag före helgdag:

7 timmar per dag till sjöss och

5 timmar per dag i hamn

lördag och annan helgdag:

arbetsfri.

Antalet arbetsfria helgdagar är 10.

#### 7.13.2 Särregler för manskap

Då fartyg ankommer till hamn på fredag eller dag före helgdag, skall arbetstiden vara densamma som om fartyget hela dygnet hade legat i hamn på sådan dag, dvs. 5 timmar.

Arbetstiden på ankomst- och avgångsdygn överensstämmer i regel med arbetstiden till sjöss.

Det enda vaktssystem som används är trevaktindelning. På andra dagar än lördag och helgdag får underhållsarbete förekomma under vakten, för däckspersonalen dock endast mellan kl. 6 och 18. Vid vakttjänst i hamn tillämpas 8 timmars sammanhängande arbetstid.

Dagman arbetar 8 timmar i följd med 2 timmars måltidsraster, varav  $\frac{1}{2}$  timme inräknas i arbetstiden. Dagmans arbetstid skall förläggas mellan kl. 6 och 18 på däcks- och maskinavdelningarna och mellan kl. 5 och 21 på ekonomiavdelningen.

Stand by räknas inte som arbetstid. Om sjöman i hamn beordras att efter den or-

dinarie arbetstidens slut stå till förfogande ombord, utgår för varje timme ersättning såsom för en halv timmes övertidsarbete.

*Vederlag* utgår med en dags ledighet i fartygets hemmahamn för varje vecka fartyget har varit utanför hemmahamnen. Men ledigheten får inte överstiga halva antalet dagar som fartyget ligger kvar i hemmahamnen och ledigheten får inte inkräkta på det ordinarie arbetet ombord. Från den intjänade övertiden dras av 5 timmar för varje sådan ledig dag, som infaller på vardag, och 3 timmar om den lediga dagen är en lördag eller helgdag. Om sjömannen inte har övertid till godo utgår ingen betalning för lediga dagar.

*Säkerhetstjänst* som utförs utom ordinarie arbetstid betalas med övertidersättning. För livbåts- och brandövningar till sjöss kan emellertid inte utgå annan ersättning än i form av vanlig timlön, om övningarna utförs på ordinarie arbetstid.

*Övertidsarbetet* begränsas för vaktindelad manskap till 60 timmar i månaden, vartill kommer 8 timmar på lördag och helgdag. Varje anställd skall få vila minst 8 sammanhängande timmar per dygn. Det maximala arbetsuttaget per dygn är 16 timmar vilket innefattar måltidsraster. På lördag och helgdag får övertidsarbete inte förekomma i israelisk hamn. I övrigt skall på sådana dagar övertidsarbete i göriligaste mån undvikas, varjämte däck- och maskinpersonal endast får utföra sådant rutin- och underhållsarbete som sammanhänger med fartygets gång.

*Semestern* varierar mellan 12 och – efter 9 à 11 års tjänstgöring beroende på dess art – 20 vardagar. Eldare skall dock alltid ha 21 dagars semester.

### 7.13.3 Särregler för befäl

För befälet finns inga föreskrifter om arbetstidens förläggning.

Befäl får ingen extrabetalning om han i utländsk hamn beordras till stand by, nattvakt eller nattarbete. Om han i samma hamn håller vakt mer än var tredje natt utgår en dags ledighet att tas ut på vardag i hamn

eller – om sådan ledighet inte är möjlig – en dagslön. Befäl som i israelisk hamn beordras till stand by på natten, till nattvakt eller nattarbete skall för varje sådan natt få antingen en dags ledighet på vardag eller en extra dagslön.

För säkerhetstjänst utgår ingen extraersättning.

För övertidsarbete finns ingen annan begränsning än att befälet skall ha minst 8 timmars vila i följd. I israeliska hamnar skall övertidsarbete undvikas på dag, då avgång eller ankomst inte sker.

Semestern för befälet uppgår till 21 vardagar, vartill för överstyrman och maskinchef kommer en dag för varje år han har tjänstgjort i sådan egenskap, dock högst sammanlagt 30 dagar.

## Motiv för en förkortning av arbetstiden

### 8.1 Inledning

Sjöarbetstidslagen bygger bl. a. på den principen att den veckoarbetstid, 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 radiopersonal, ekonomipersonal samt sjömän i lokalfart utom hamn. Övriga sjömän har samma ordinarie veckoarbetstid som landanställda.

De ändringar i veckoarbetstidens längd för landanställda som har skett under årens lopp har också fått inverka på de ombordanställdas ordinarie arbetstid och vederlag.

Tidigare har emellertid allmänna arbetstidsförkortningar genomförts på sådant sätt att de ombordanställda tidsmässigt kommit att släpa efter i förhållande till anställda i land. I utredningens direktiv framhålls att utredningen, i syfte att undvika att ytterligare en allmän arbetstidsförkortning skulle komma att genomföras på sådant sätt att sjömännen ytterligare en gång skulle komma att släpa efter, tillsattes redan år 1964 för att parallellt med 1963 års arbetstidskommitté undersöka de frågor som hänger samman med en arbetstidsförkortning till sjöss.

Då arbetstidskommittén nu föreslår att

40-timmarsveckan skall förverkligas i etapper, bör därför de ombordanställdas arbetstid i princip minskas samtidigt och i samma omfattning. Utredningen kommer i fortsättningen av detta kapitel att något närmare redovisa skälen för en sådan arbetstidsförkortning för landanställda och för sjömän.

De företagsekonomiska och samhälls-ekonomiska verkningarna av en arbetstidsförkortning för de ombordanställda har redan belysts i kap. 6.

### 8.2 Motiv för arbetstidsförkortning för landanställda

I kap. 7 av arbetstidskommitténs betänkande återfinns en redogörelse för de motiv, som har åberopats vid tidigare arbetstidsreformer, och de motiv som kan anföras till stöd för den nu aktuella förkortningen. Vissa delar av redogörelsen återges i det följande.

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 överanstängning, sjukdomar och olycksfall.

Till ekonomiska motiv eller välfärds-motiv kan hänföras det val som arbetstaga-

ren har att träffa mellan fritid och andra faktorer som ingår i levnadsstandarden, t. ex. ökad konsumtion. Hit kan också hänföras strävan att söka 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.

De olika motiven har sällan framförts renodlade utan har för det mesta åberopats i olika kombinationer.

De nutida motiven för arbetstidsförkortning har kommit till uttryck i propositionen med förslag till 42 $\frac{1}{2}$ -timmarsveckans genomförande i land (prop. 1966: 137), där föredragande departementschefen betonade att det för regeringens del framstått som en angelägen uppgift att tillförsäkra arbetstagarna kortare veckoarbetstid. Bakom denna inställning hade i främsta rummet inte legat skyddssynpunkter utan en strävan att bereda arbetstagarna möjlighet att få del av en förbättrad levnadsstandard i form av ökad fritid. Sociala skäl kunde dock tala för en minskning av de långa dagliga arbetstider som blivit en följd av femdagsvecka vid en total veckoarbetstid av 45 timmar. I huvudsak borde emellertid frågan om arbetstidsförkortning ses som ett avvägningsproblem när det gällde användningen av landets ekonomiska resurser. Vid en sådan avvägning hade man att ta hänsyn till andra angelägnare reformer av social och ekonomisk natur. En förkortning av arbetstiden borde vid dåvarande tidpunkt tillmätas särskilt hög prioritet på reformprogrammet.

I sitt förslag om införande av 40-timmarsveckan uttalar arbetstidskommittén (SOU 1968: 66 s. 86) att den genomgång, som kommittén har gjort beträffande olika faktorer på yrkesskadornas, arbetshygienens och folkhälsans område, inte har gett belägg för att en allmän förkortning av arbets-

tiden kan grundas på hälsoskäl. Tvärtom förefaller enligt kommittén de arbetstider som fr. o. m. 1969 blir allmänt tillämpliga i vårt land att stå i god överensstämmelse med socialmedicinsk erfarenhet. Kommittén uttalar därefter.

En förkortning av arbetstiden från 42 $\frac{1}{2}$  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.

Någon kartläggning av var den svenske arbetstagaren står i valet mellan ökad lön och ökad fritid har kommittén inte låtit verkställa. En sådan hade knappast kunnat tillföra diskussionen några mer vägledande synpunkter än de som redan föreligger. 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.

Kommitténs tillkallande innebär i och för sig en bekräftelse på ett ökat intresse för kortare arbetstid. Under kommittéarbetets gång har intresset för en allmän förkortning av arbetstiden förstärkts. Detta har framgått av de många skrivelser i ämnet som ingått till kommittén, av den intensiva pressdebatten och av fackföreningsrörelsens aktivitet. Landsorganisationen har vid upprepade tillfällen betonat kraven på en kortare arbetstid och för sin del tillagt arbetstidsförkortningen hög prioritet på reformprogrammet. Organisationen har också med framgång hävdats kraven på kortare arbetstid i avtalsförhandlingarna. Att den 1966 genomförda förkortningen till 42 $\frac{1}{2}$  t/v endast betraktats som en etapp på vägen mot 40-timmarsveckan är uppenbart.

Enligt kommitténs uppfattning kan man med hänsyn härtill våga det antagandet att arbetstagarna i vårt land i likhet med arbetstagarna i en rad främmande länder är beredda att - åtminstone så länge arbetstiden överstiger 40

t/v - vid fortsatt kontinuerlig tillväxt av den ekonomiska standarden välja längre fritid på bekostnad av en däremot svarande ökning av den kontanta lönen.

Vad anledningen till denna ökade fritidsvärdering kan vara torde inte behöva närmare analyseras. Man kan peka på att reallöneläget successivt förbättrats, varigenom löntagarnas materiella anspråk på ett tillfredsställande sätt bör kunna tillgodose på nuvarande lönenivå. Strävan mot en högre levnadsstandard inriktas följaktligen på andra mål, varvid fritiden ligger nära till hands. Att så är fallet är en given sak, så länge det finns grupper i samhället som är prioriterade i arbetstidshänseende. Åtskilliga tjänstemäns kortare arbetstid stimulerar övriga arbetstagare att inrikta sina krav på samma förmån och därmed åstadkomma en utjämning mellan olika medborgargrupper på det sociala fältet. Ibland görs gällande att det i högskatteländer är naturligt att en löneförhöjning - som åtminstone vid ett progressivt skattesystem kan bli hårt reducerad - framstår som mindre lockande än en fritidsökning som är skattefri. Till detta kommer att fritiden blivit mer samlad och lättare att effektivt utnyttja. En sak som också kan ha sin betydelse är att fritiden under veckans arbetsdagar för en hel del arbetstagare blivit i ökad omfattning naggad i kanten av restid mellan bostad och arbetsplats.

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 överlåtas 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.

### 8.3 Motiv för arbetstidsförkortning för ombordanställda

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.

Departementschefen framhöll att även den sociala skyddssynpunkten måste beaktas. I varje fall vissa grupper av ombordanställda hade ett så pressande arbete att en minskning av arbetstiden med fog kunde motiveras med behovet av att skydda dessa sjömän mot en förtida nedslitning av arbetsförmågan. Särskilt gällde detta för dem som hade en arbetstid vilken betydligt översteg 48 timmar i veckan.

Slutligen underströk departementschefen att de speciella arbetsförhållandena på fartyg var av stor betydelse vid prövningen av förkortningsfrågan. Att de ombordanställdas fritid inte inskränktes av resor till och från arbetsplatsen, ansåg han inte vara ett skäl mot en arbetstidsförkortning. Sjömännen kunde lämna sin arbetsplats endast under de ofta korta hamnuppehållen och var alltså tvingade att i stor utsträckning tillbringa sin fritid ombord på fartyget. En sådan fritid kunde på intet sätt jämföras med andra människors vanliga fritid, som inom vida gränser fritt kunde utnyttjas på sätt var och en fann önskvärt.

I prop. 1966: 138 med förslag till ändring av sjöarbetstidslagen framfördes inga andra motiv för inskrivandet i lagen av principen om 42 $\frac{1}{2}$ -timmarsveckan än att lagen i väntan på att utredningens arbete slutfördes borde på motsvarande sätt som arbetstidslagarna för de landanställda bringas i överensstämmelse med huvudlinjerna för arbetstidsförkortningarna enligt 1966 års kollektivavtal.

Sjöarbetstidsutredningen anser att de principiella synpunkter, som föredragande departementschefen anlade på frågan om arbetstidsförkortning för sjömännen vid

nuvarande sjöarbetstidslags tillkomst 1959, alltså är bärande och kan återopas till stöd för att de ombordanställda bör få del av samma arbetstidsförkortning som arbetstidskommittén nu föreslår för landanställda.

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. Sjöarbetstidsutredningen har vid sina överväganden funnit anledning anta att de sociala skyddssynpunkterna för de ombordanställdas del alltså har betydelse och vill därför i det följande något belysa nämnda antagande.

När den redan beslutade förkortningen av den ordinarie veckoarbetstiden till 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> timmar år 1969 blir helt genomförd i land, kommer veckoarbetstiden alltså att i verkligheten förbli 56 timmar för vaktindelade sjömän. Även ekonomipersonalen och sjömän i lokalfart utom hamn 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 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.

Utredningen har varit medveten om att det är svårt att bilda sig en säker upp-

fattning om i vad mån dessa förhållanden kan ha medfört att frekvensen av dödsfall, sjukdomar och olycksfall är större hos de ombordanställda än hos andra arbetstagare men har ändå velat något beröra frågan.

De ombordanställdas organisationer hävdar att sjöarbetstidens längd i högre grad än när det gäller arbete i land inverkar menligt på hälsotillståndet. Sjömännen har per vecka större totalt arbetstidsuttag än den landanställda. Han är dessutom dygnet runt hänvisad till att vistas i en och samma miljö och kan därigenom aldrig få samma tillfälle till avkoppling och ostörd vila som den landanställda. Sjömännen utvisar en hög frekvens av olycksfall och sjuklighet, i synnerhet i fråga om nervösa besvär. I detta sammanhang hänvisas till att arbetet blivit slitsammare och hetsigare. Den enahanda miljön och det på många håll monotona arbetet är mera påfrestande nu, när effektivitetssträvandena har lett till betydligt kortare hamnuppehåll än förr. Med den ökade automationen följer att arbetet blivit mera krävande psykiskt sett.

Från redareorganisationernas sida vitsordas, att olycksfrekvensen för ombordanställda är hög. Vid en jämförelse med olycksfallsfrekvensen i land måste man emellertid enligt deras uppfattning ta hänsyn dels till den påtagliga skillnaden i åldersammansättning, dels till det stora antal olycksfall, som inträffar under sjömännens fritid. I det redovisade statistiska materialet ingår nämligen inte olycksfall under fritid i de siffror som gäller landanställda men väl när det gäller sjömän. Den relativt höga olycksfallsfrekvensen för sjömännen har vidare enligt redareorganisationernas mening i dagens läge inget samband med arbetstidens längd. Vistelsen ombord inom begränsade utrymmen och i samma miljö kan – särskilt under långa resor – vara enformig och på vissa ombordanställda verka deprimerande. För att komma till rätta härmed är fortsatta åtgärder för att göra fritiden meningsfylld av betydelse. Från redareorganisationernas sida avvisas påståendet om att arbetet ombord har

blivit slitsammare och hetsigare. Under senare år har fartygen i allt större utsträckning utrustats med arbetssparande maskiner, vilket har lett till en avgjort mindre fysisk påfrestning på de anställda. Detta gäller samtliga avdelningar ombord. De kortare hamnuppehållen innebär visserligen minskade möjligheter till vistelse i land men har inte medfört hårdare arbetsbelastning än tidigare. Organisationerna kan inte godta påståendet att »automationen» skulle göra arbetet mera psykiskt påfrestande. Den centraliserade manövreringen och fjärrövervakningen är numera så tillförlitliga, att de inte kan anses medföra en ökad psykisk påfrestning. I flera specialavtal för färjtrafiken har man fastställt dygnsarbetstiden till 13 timmar och infört ett avlösningssystem, som medger att den anställda kan vistas i land större delen av fritiden.

I fråga om de ombordanställdas frekvens av sjukdomar och dödlighet har gjorts flera undersökningar, även i Skandinavien. En undersökning har utförts av en svensk forskare, professor Anders Otterland i avhandlingen »A sociomedical study of the mortality in merchant seafarers» från år 1960. Otterland undersökte orsakerna till 2 014 dödsfall åren 1945–1954 bland sjömän som varit registrerade i Sverige. Av dessa var 1 775 svenskar och 239 utlänningar. Det totala antalet sjömän utgjorde nära 20 000 år 1945 och inemot 28 000 år 1954. Som jämförelse valdes den så kallade standarddödligheten, betecknad 100, bland alla svenska män i åldern 15–69 år under samma period.

Den totala dödligheten hos de ombordanställda uppgick enligt undersökningen till 214 enheter. Detta innebär alltså att dödligheten var drygt dubbel så hög bland aktiva svenska sjömän än den som förelåg under samma period för svenska män i allmänhet i nämnda åldrar.

Manskapets dödlighet uppgick till 238 enheter, alltså högre än dödligheten hos befälet, 186 enheter. Manskapets dödlighet var högre än befälets i alla åldersgrupper,

När det gäller dödsorsakerna låg den totala dödligheten för medicinska dödsorsaker något över den väntade med 120 enheter. I detta fall var frekvensen högre bland befäl, 137 enheter, än bland manskap som med 104 enheter låg bara obetydligt högre än normalfrekvensen. För olycksfall förelåg en betydande överdödlighet bland sjömännen, för svenskar 714 enheter (befäl 544, manskap 797) och för utlänningar 804. Detta gällde även, fast inte i fullt samma utsträckning, i fråga om självmord, där svenska sjömän uppnådde 437 enheter (befäl 335, manskap 513) och utländska 450.

När det gällde de enskilda dödsorsaksgrupperna konstaterade Otterland följande:

tuberkulos: dödligheten hade nedgått i nästan samma höga takt hos sjömännen som hos andra,

syfilis: en stor överdödlighet förelåg bland de ombordanställda,

övriga infektionssjukdomar: en betydlig överdödlighet förelåg bland de ombordanställda,

cancer: normal dödlighet (104 enheter); befäl utvisade högre dödlighet än manskap (137 resp. 71) medan maskin- och ekonomipersonal hade större dödlighet än däckspersonal,

hjärtsjukdomar: obetydlig överdödlighet totalt sett (116 enheter) men dödligheten låg 50 procent högre bland befälet än bland manskapet (142 resp. 90 enheter),

mag- och tarmkanalens sjukdomar: klar överdödlighet förelåg (150 enheter),

olycksfall: en mycket stor överdödlighet förelåg för alla grupper, nämligen trafikolycksfall (160 enheter), drunkning (2 074), andra olycksfall (663) och självmord (437).

Sjömännens stora dödlighet var enligt Otterland desto mera anmärkningsvärd som de enligt hans uppfattning är ett urval av särskilt friska personer på grund av de obligatoriska läkarundersökningarna med sina jämförelsevis stränga krav för anställning ombord.

Inom undersökningsperioden hade 735 svenska sjömän avlidit på grund av olycksfall ombord eller i hamn, självmord från-

räknat. Av dessa dödsfall kunde för 561 anges vilken tid på dagen de inträffat. I tabellen 8.1 har dygnet indelats i tvåtimmarsperioder. Under varje sådan period borde 1/12-del av dödsfallen eller 47 ha inträffat om de fördelats lika över dygnet. Detta tal har valts som jämförelse och betecknats 1.

I tabellen har utredningen för jämförelsens skull även tagit in motsvarande uppgifter från riksförsäkringsverket för år 1959 avseende alla olycksfall i vårt land. Dessa uppgifter avser endast olycksfall som har inträffat under arbete, under det att uppgifterna för sjömännen omfattar även olycksfall under fritid. En annan skillnad består i att de ombordanställdas arbetstid i mycket större omfattning än för de landanställda är spridd över hela dygnet.

För sjömännens del utvisar tabellen att dödsfallen jämförelsevis förekom mest kl. 22-2 och minst kl. 2-16. Det är intressant att notera att jämförelsetalet var högt för tiden kl. 16-18, som utgör arbetsdagens sista timmar för de flesta ombord fränsett vaktindelade till sjöss.

Siffrorna från riksförsäkringsverket utvisar ett obetydligt antal olycksfall kl. 18-6, vilket beror på att nattarbete förekommer i liten utsträckning bland landanställda. Olycksfallen under dagtid är ganska jämnt fördelade fränsett att antalet är litet de första och sista timmarna, eftersom inte alla arbetar då. Fler olycksfall inträffar på förmiddagen än på eftermiddagen. Olycks-

Tabell 8.1. Olycksfallsdödligheten fördelad under dygnet

	Jämförelsetal för sjöfolk	alla anställda
kl. 0-2	2,18	0,2
2-4	0,90	
4-6	0,71	
6-8	0,32	
8-10	0,53	0,7
10-12	0,64	2,0
12-14	0,79	3,0
14-16	0,71	1,7
16-18	1,28	2,5
18-20	1,07	1,2
20-22	1,07	0,7
22-24	1,79	

fallen ökar alltså i detta fall inte vid arbetsdagens slut, då tröttheten borde vara störst.

Av riksförsäkringsverkets publikation »Yrkesskador år 1965» framgår att antalet arbetsolycksfall per 1 miljon arbetstimmar uppgick till

inom sjöfarten	51.9
inom samfärdseln totalt	33.7
inom alla näringsgrenar totalt	20.5

Frekvensen arbetsolycksfall låg alltså avsevärt högre bland de ombordanställda än bland rikets alla arbetstagare. Av större intresse är att olycksfallsrisken var omkring 50 % större hos sjömännen än totalt hos anställda inom samfärdse, sjöfarten inräknad.

En redogörelse för olycksfall inom sjömansyrket finns intagen i sjöfartsstyrelsens meddelande A nr 1 år 1968. Antalet olyckor 1966 var 2 908, varav 33 med dödlig utgång. För år 1965 var motsvarande tal 3 080 resp. 26. Medeltalet olyckor under tioårsperioden 1957-1966 uppgick till 3 534, varav 44 med dödlig utgång. Under dessa tio år minskade emellertid den totala bemanningen väsentligt. Det är därför mera intressant att notera olycksfallsfrekvensen per 100 anställda, vilket framgår av tabell 8.2.

Frekvenstalen för de ombordanställda uppgick till år 1958 13,06, år 1959 14,49, år 1960 14,83 och år 1961 15,41. Frekvenstalet 1966 för sjömännen totalt innebär den lägsta olycksfallsfrekvensen som har förekommit sedan år 1958.

Utredningen har år 1967 från läkarexpertis inhämtat synpunkter på frågan om hälsoskäl kan motivera att arbetstiden förkortas för sjömän.

Arbetsmedicinska institutet har i skrivelse till utredningen uttalat att en arbetstidsförkortning i och för sig inte kan förväntas ha någon positiv inverkan på sjömännens hälsotillstånd eller på dödsfalls- och olycksfallsfrekvensen. Detta framstår enligt institutet så mycket klarare som en förkortning i många fall inte torde innebära

Tabell 8.2. Olycksfallsfrekvensen per 100 anställda

	1966	1965	1964	1963	1962
Befälhavare	2,12	2,59	4,24	3,94	3,58
Styrmän och bästemän	7,76	8,29	8,20	7,35	9,64
Maskinbefäl	12,94	12,80	14,20	13,25	13,92
Telegrafister	3,80	5,95	7,90	4,60	5,37
Däcksmanskap	19,42	20,07	21,72	19,98	19,19
Maskinmanskap	20,03	21,56	22,18	20,30	21,27
Ekonomipersonal	10,02	10,48	11,12	11,05	10,91
Sjömännen totalt	14,12	14,78	15,84	14,84	15,12

någon reell minskning av den totala arbetstiden. Härtill kommer att sjömännen dygnet runt är hänvisade till att vistas i en och samma miljö. Enligt institutets uppfattning borde en ingående undersökning göras så att effektiva motåtgärder kan vidtagas.

Leg. läkaren Erik Werner vid Hälso-centralen för sjöfolk inom Göteborgs sjukvårdsstyrelse har uttalat att det av Otterland undersökta materialet sannolikt inte är representativt i dagens läge. Numera är fordringarna strängare för att få godkänt läkarintyg för skeppstjänst. Den medicinska hjälputrustningen ombord och i viss mån även arbetarskyddet har förbättrats. Vid en undersökning av Sjöbefälens pensionskassa för de senaste åren kunde man inte få fram någon säker skillnad mellan sjöbefäl och svenska män mellan 20 och 59 år när det gällde dödlighet av sjukdom, medan däremot självmord och dödlighet av olycksfall förekom något mer än dubbelt så ofta hos sjöbefälet. I åldrarna 60-65 år var dödligheten enligt samma undersökning 10 procent högre bland sjöbefäl vilket väsentligen har hänförs till sjukdomsöverdödlighet. Arbetstidens längd torde enligt Werner knappast inverka på frekvensen av olycksfall och självmord. Ur rent medicinska synpunkter torde intet vara att invända mot den nu gällande ordinarie arbetstiden på de stora fartygen med dess trevaktindelning. Det synes emellertid bli allt mer vanligt för vissa kategorier av sjömän att övertidsarbete blir nära nog permanent, varigenom uppenbart ökade hälsorisker uppstår. Detta förhållande torde speciellt vara vanligt på fartyg under

500 brt, där de korta resorna i förening med tvåvaktsystemet kan leda till helt orimliga arbetstider. Tillämpningen av vederlagssystemet, som alltför ofta praktiseras såsom en kontantersättning, och övertidsbetalning råder inte bot för stressen och jäktet. Här finns ur medicinsk synpunkt en klar motivering till utredning och omprövning av de personella resurserna. Frågan är kanske också om inte personalinskränkningen på de nyaste, mer automatiserade fartygen ibland har tagits ut litet väl snabbt, innan personalen har lärt sig helt utnyttja alla de moderna resurser som har ställts till deras förfogande. Stressymtom som har iakttagits på läkarmottagningen för sjömän talar enligt Werner i viss mån härför.

LO:s medicinske expert leg. läkaren Erik Bolinder har i yttrande till utredningen anfört att Otterlands undersökning enbart kan tolkas så att den mängd av faktorer som är specifika för de ombordanställdas arbetsförhållanden samverkar till ökade risker för olycksfall och ohälsa samt anpassningsstörningar jämfört med motsvarande förutsättningar i land. Det som här framför allt bör vara avgörande är den speciella arbetsmiljö som det är fråga om på ett fartyg där en relativt liten grupp individer för långa tider isoleras från den vanliga samhällsrytmen och tvingas leva tillsammans i en i många stycken säregen miljö. En annan viktig faktor är givetvis urvalsfrågan. Arbetsgruppen är mycket flexibel, de psykologiska och sociologiska förutsättningarna för denna form av arbetsgemenskap är annorlunda jämfört med arbetsplatser i land. De sociala kontaktmönst-

ren utanför arbetsplatsen är också helt annorlunda. Frågor kring arbetstiden inom en sådan arbetsplats måste ses ur helt andra aspekter än inom arbetslivet i övrigt. Dels blir gränserna mellan arbetstid och fritid betydligt mer flytande, dels måste värdet av fritiden bli annorlunda. Mot denna mycket komplexa bakgrund kan några preciserade medicinska rekommendationer angående arbetstiden inte utan vidare ges. Med stöd av allmänna erfarenheter kan f. n. enbart sägas att arbetspass över 8 timmar i görligaste mån bör undvikas och att man bör eftersträva förutsättningar för minst 7 timmars sömn och dessutom möjligheter för måltider och avkoppling varje dygn.

Även om Otterlands undersökning genom sin ålder inte är helt representativ för dagens läge och hans slutsatser i vissa hänseenden har blivit ifrågasatta, framgår enligt utredningens mening av vad som har redovisats i detta avsnitt att sjömännen har större frekvens av dödlighet och arbetsolycksfall, möjligen även sjukdomsfall, än landanställda. Huruvida dessa förhållanden beror på att sjömannens 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.

## Allmänna synpunkter på utformningen av en ny sjöarbetstidslag

### 9.1 Inledning

Arbetstidskommittén har i sitt betänkande funnit att lagstiftning om arbetstid alltjämt erfordras för landanställda. Sin ståndpunkt har kommittén motiverat med att tiden ännu inte förefaller mogen för ett så radikalt steg som att slopa arbetstidslagstiftningen. Samma uppfattning kommer enligt kommittén också till uttryck i dess direktiv där det heter 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 en del 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 anfört 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 land-

anställda, eftersom den fackliga anslutningen inom sjöfarten är större än i land, och att därför behovet av lagstiftning enbart 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 som framgår av kap. 8 skydds-synpunkter 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 alltjämt behövs en särskild sjöarbetstidslag vid sidan av en allmän arbetstidslag. Även om utgångspunkten bör vara att vecoarbetstidens 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 erfordras. Såsom antytts i utredningens direktiv kan det sålunda bl. a. 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 som framgår av följande avsnitt 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.

## 9.2 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 vederlagstiden. 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 för-

djupningen 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 lösande av den arbetsuppgift som enligt direktiven har förelagts utredningen, om utredningen hade stannat för att förslå 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 genom att hänvisa till de skriftliga direktiven, vilket också under hand har anmälts till chefen för kommunikationsdepartementet.

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 an-

sluta 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 såsom framgår av avsnitt 9.3 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 specialmotiveringen 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.

### 9.2.1 Dygnsbegränsning

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 i sitt betänkande, avsnitt 11.1.3, motiverat förslaget att slopa dygnsbegränsningen med att den allmänna arbetstidslagen i princip skall gälla all verksamhet och vara uppbyggd på en-

hetliga regler. Detta kan enligt kommittén inte åstadkommas, om lagstiftningen alltjämt skall maximera arbetstiden per dygn. Kommittén framhåller att dygnsbegränsningens slopande inte kan befaras leda till en oskälig 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 sjömannens 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 såsom anförts i kap. 8 skyddssynpunkterna alltjämt 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 vaktindelade 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 under 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 anført att man därigenom möjliggör att lagen 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 sjöar-

betstidslagens tillämpningsområde föreslås bli utökat, men detta kommer att gälla ett ganska litet antal ombordanställda, främst sådana som tjänstgör på statliga fartyg och småfartyg. I motsats till nuvarande arbetstidslag omfattar nämligen gällande sjöarbetstidslag 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 en rationell drift på grund av rådande produktions- och arbetsbetingelser 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 skall innehålla regler om dygnsmaximum eller vart fall att en viss ökning av den ordinarie arbetstiden per dygn kan skrivas in i lagen i samband med att principen om 40-timmarsveckan lagfästes.

Utredningen har funnit att den flexibilitet, som kan vara önskvärd av de skäl som anges i det föregående stycket, i huvudsak

får anses tillgodosedd genom det gängse vaktssystemet som medger att ett fartyg under normala förhållanden kan hållas i gång dygnet runt.

Det vanligaste vaktssystemet, trevaktindelning, innebär att den ordinarie arbetstiden per dag för sjömän fastläses till 8 timmar vardag som söndag. Om det behövs ytterligare arbetstidsuttag tillfälligtvis såsom vid korta hamnuppehåll, svårt väder e. d., kan man tillgripa övertidsarbete. Någon förlängning av den ordinarie arbetstiden per dygn utöver 8 timmar lär därför inte behövas på trevaktsfartyg.

Tvåvaktsystemet innebär så lång ordinarie arbetstid per dygn att ytterligare sådan arbetstid inte torde vara praktiskt genomförbar.

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, såsom framgår av avsnitt 4.5, redan ett flexibelt arbetstidsuttag genom att parterna har använt sin rätt att avtalsvägen besluta om avsteg från sjöarbetstidslagen. I dessa avtal har man sålunda regelmässigt medgett 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 därom.

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 hade följt arbetstidskommitténs förslag att slopa dygnsbegränsningen. Utredningen har emellertid inte funnit detta lämpligt utan före-

står 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. Personals arbetsstider varierar därför i stor utsträckning. Om dygnsbegränsningen skulle tas bort, finns det således viss risk för att sjömannens arbetstid koncentreras till ett fåtal dygn med åtföljande långa dygnarbetsstider. 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 naturligtast att behålla enhetliga regler för all hamnfart och därför – med tanke på bogserbåtstrafiken – behålla en lagreglering av den ordinarie arbetstiden per dygn.

### 9.2.2 Detaljreglernas slopande

Såsom har anförts i avsnitt 9.2 har utredningen sökt att befria sjöarbetstidslagen från åtskilliga detaljföreskrifter, som enligt utredningens mening inte bör regleras i lag utan bättre kan lösas genom kollektivavtal. Utredningen föreslår därför att man slopar 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 med Sveriges re-

dareförening, 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. I avsnitt 9.3 utvecklas skälen för att sådan bundenhet inte längre kan anses föreligga.

Motiven för att slopa lagreglerna om ersättning för övertidsarbete har tagits in i specialmotiven till 11 §.

#### 9.2.2.1 Spridningsreglerna

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 bestämmelse 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. Av förarbetena till den första lagen (skeppstjänstkommitterades betänkande 1919 s. 27) synes framgå att man utgick från principen att om en sjömans arbetstid kunde förläggas inom viss tid på dygnet, skulle denna spridningstid också lagfästas.

De fyra första sjöarbetstidslagarna innehöll spridningsregler för dagman till sjöss,

\* Redogörelse för denna överenskommelse finns i bil. 3.

ekonomipersonal till sjöss och alla sjömän vid hamnuppehåll. Genom 1938 års lag infördes dessutom för ekonomipersonal samma spridningsregler vid avgångs- och ankomstdygn, som tidigare hade gällt endast till sjöss. Lagstiftningens spridningsregler fastslog till en början endast inom vilka klockslag det ordinarie arbetet fick pågå. För ekonomipersonalens del övergick man emellertid fr. o. m. 1948 års lag till att föreskriva att arbetstiden till sjöss samt vid avgångs- och ankomstdygn skulle förläggas under loppet av visst antal timmar i följd. Ändringen skedde efter mönster av Seattlekonventionen nr 76 angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Enligt den utredning som låg till grund för lagändringen borde de föreslagna, mera tänjbara förläggingsbestämmelserna i någon mån bidra till att underlätta anpassningen till den samtidigt föreslagna minskningen av arbetstiden. En dubbling av förläggingsbestämmelserna genom behållande av förläggningstider, som fixerades till vissa klockslag, ansågs inte lämplig och skulle lätt kunna motverka att ekonomipersonalens arbete rationaliserades. För ekonomipersonalens arbetstid under hamndygn infördes samtidigt samma förläggingsregler men i det fallet behöll man föreskriften att arbetstiden även skulle förläggas inom vissa klockslag.

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 skall denna tid dock inskränkas till 12 timmar som måste tas ut före kl. 19. Slutligen skall ekonomipersonalens arbetstid på lastfartyg börja tidigast kl. 6 och sluta senast kl. 19 på sjö-, avgångs- och ankomstdygn samt kl. 18 un-

der hamnuppehåll (kl. 15 på lör-, sön- och helgdag).

De spridningsregler, som avser inom vilka klockslag den ordinarie arbetstiden skall förläggas, har i alla sjöarbetstidslagar försetts med undantagen »såvida ej annat överenskommit» och vid hamnuppehåll »eller är i vederbörande hamn brukligt». I lokalfart gäller inga spridningsregler.

Kollektivavtalens spridningsregler är i vissa hänseenden strängare än lagens bestämmelser och medför att skeppstjänst, som utförs på vissa tider och utgör ordinarie arbete i lagens mening, tillgodoräknas som övertidsarbete enligt avtalen. De avtal, som slöts år 1966, fastslår i regel att ordinarie arbete inte får åläggas

a) på påsk-, pingst-, midsommar-, jul- och nyårsafton efter kl. 13 varken till sjöss eller i hamn med undantag för erforderlig sjövakttjänst,

b) på lördag efter kl. 13, då fartyget ligger i hamn,

c) för ekonomipersonal på sön- och helgdag efter kl. 14, när fartyget ligger i hamn.

De två sistnämnda reglerna gäller dock inte på avgångsdygnet eller på sådant ankomstdygn då fartyget har förtöjts eller förankrats efter kl. 12.

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 förändrats. Avtalen har sålunda under årens lopp tillförts spridningsregler som inte bara kompletterar lagens spridningsregler utan i vissa fall är förmånligare än dessa för de ombordanställda. Huvudavtalen med Sveriges redareförening kommer enligt parternas överenskommelse (se bil. 3) att kompletteras med de legala spridningsbestämmelser, som inte förut har behandlats i avtalen, och utredningen utgår från att samma tillägg kan göras i övriga avtal.

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 sjöarbets-tidslagen utgår.

#### 9.2.2.2 Helgdagsreglerna

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 förstas 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 ordinarie arbetstid inte får förekomma, dels i hamn för någon annan besättningskategori än ekonomipersonalen (7 § andra stycket och 9 §), dels i lokalfart utom hamn (13 § 2 mom. andra stycket). Vidare är motsvarande tidsbegränsning för ekonomipersonalens del på lastfartyg i hamn 5 timmar. När passagerarfartyg ligger i hamn utan passagerare ombord, får köks- och upppassarpersonalen åläggas högst 5 timmars ordinarie arbetstid under det att övrig ekonomipersonal helt är befriad från skeppstjänst på sådan tid (10 §).

Artbegränsningen vilar på principen att arbete, som kan uppskjutas, inte skall få förekomma på helgdagar. Innan den första sjöarbetstidslagen tillkom år 1919 fanns en sådan regel i dåvarande 44 § sjölagen. Regeln flyttades år 1922 till sjömanslagen (56 §) och tillämpades på fartyg, som inte omfattades av sjöarbetstidslagen. 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 rutinmässiga åligganden som inte tål uppskov och dessutom 1 timmes annat arbete (8 § andra stycket). Vidare stadgas att ekonomipersonalen på lastfartyg i hamn får sysselsättas endast med förplägning, övrig nödig upppassning och lättare rengöring (10 §). De återgivna stadgandena är likalydande för fjärr- och närtrafik. För lokalfart innehåller lagen ingen artbegränsning.

Även kollektivavtalen innehåller helgdagsregler. Dessa, som är mycket detaljerade, är förmånligare för sjömännen än lagbestämmelserna och medför att sådan skeppstjänst på sön- och helgdag, som utgör ordinarie arbete i lagens mening, i vissa fall anses som övertidsarbete enligt avtalen. Huvudavtalen med Sveriges redareförening innehåller i huvudsak följande helgdagsregler.

a) Under vecka, då helgdag infaller på annan veckodag än söndag, skall den ordinarie arbetstiden för dagman, som tillhör däck- och maskinpersonalen, minskas med motsvarande antal timmar.

b) Dagman som tillhör däck- och maskinmanskaper får inte åläggas ordinarie arbete på sön- och helgdag »i samband med fartygets avgång resp. ankomst». Enligt 8 § sjöarbetstidslagen skulle sådant arbete annars inte ha begränsats till tiden utan endast till arten i enlighet med 6 §.

c) Vid ankomst- och avgångsdygn på sön- och helgdag begränsas den ordinarie arbetstiden till tiden och arten för vaktindelad däck- och maskinmanskaper, för maskinbefäl och för styrmän. Tidsbegränsningen avser för alla 8 timmar och har alltså betydelse endast för tvåvaktindelade sjömän.

Genom artbegränsningen under c) för vaktindelad däck- och maskinmanskaper tillåts endast viss skeppstjänst enligt punkterna 1), 5) och 6) i 6 § sjöarbetstidslagen. Såvitt avser punkt 1) tillåts endast arbete för fartygets framdrivande, manövrering eller

navigering, vilket innebär att med dessa sysslor sammanhängande arbete enligt avtalen – till skillnad från lagen – inte får utföras på ordinarie arbetstid. Vad angår punkt 5) ersätts uttrycket »arbete för fartygets klargöring i anledning av avgång från eller ankomst till hamn» av en detaljerad uppräknig. Beträffande punkt 6) har utgått arbete för att ta ombord och sätta i land passagerare.

Genom artbegränsningarna under c) för maskinbefäl och styrmän inskränks det ordinarie arbetet till vad som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering och andra arbeten, som sammanhänger med ankomsten och avgången. Styrmän får dessutom åläggas arbete som behövs för navigering, förtöjning och lossgöring.

d) För ekonomipersonalen gäller på söndag och helgdag den i avsnitt 9.2.2.1 under c) angivna tidsbegränsningen att arbete i regel inte får utföras i hamn efter kl. 14. För ekonomipersonalen gäller också den artbegränsningen vid hamnuppehåll på söndag och helgdag att endast sådant arbete får åläggas som direkt berör passagerarnas och besättningens förplägnad, upppassning och servering. Denna artbegränsning gäller enligt lagen endast på lastfartyg men har alltså genom avtal utsträckts till passagerarfartyg.

Arbete på söndag och helgdagar kompenseras på följande sätt enligt huvudavtalen med Sveriges redareförening.

För ordinarie arbete, som utförs av vaktindelade däck- och maskinmanskaper på trevaktsfartyg, av ekonomipersonal och radiotelegrafister samt av vaktindelade befälhavare, maskinbefäl och styrmän, utgår vederlag för ordinarie arbete på söndag och helgdag i form av ledighet under motsvarande antal timmar på vardag i hamn. På grund härav gäller enligt avtalen att vederlag dessutom skall utgå för det antal timmar, som den ordinarie arbetstiden överstiger 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> timmar i veckan (från den 1 januari 1969) sedan det antal timmar har räknats från, som motsvarar det nyss nämnda intjänade vederlaget under veckan för tjänst på söndag och helgdag. Dessa bestämmelser gäller också för sådan ekonomiföreståndare som ly-

der under lagen dvs. som har högst fem underställda.

Till vaktindelade däck- och maskinmanskaper på tvåvaktsfartyg utgår för vakttjänstgöring, oavsett dess längd, på söndag och helgdag vederlag genom ledighet under en hel vardag i hamn.

Vaktfri befälhavare och vaktfri maskinchef har rätt att under hamnuppehåll bereda sig ledighet som kompensation för tjänstgöring på söndag och helgdag, då fartyget är till sjöss, avgår från eller ankommer till hamn, samt dessutom då förhållning har skett med anlåtande av fartygets maskin eller bogserbåt.

Som framgår av bil. 3 har parterna enats om att söndag och helgdagsreglerna i huvudavtalen med Sveriges redareförening skall kompletteras med de delar av lagens helgdagsregler, som inte förut behandlats i avtalen.

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 både för ordinarie arbete och vederlag än lagen erbjuder.

På helgdagsreglerna kan anläggas samma synpunkter som har anförts i fråga om spridningsbestämmelserna. Helgdagsreglerna i huvudavtalen med Sveriges redareförening kommer enligt parternas överenskomst (bil. 3) 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 söndag och

helgdagar men kan tillämpas även på lagens bestämmelser i 10 § om ordinarie arbetstid på *lördagar* för ekonomipersonalen. Dess arbetstid på *lördagar* under fartygets uppehåll i hamn begränsas till 5 timmar på passagerarfartyg utan ombordvarande passagerare och till 6 timmar på lastfartyg. Arbetstiden på lastfartyg måste dessutom förläggas mellan kl. 6 och 15.

Enligt huvudavtalen med Sveriges redareförening får i regel ordinarie arbetstid för däck- och maskinpersonal inte förekomma på *lördag* i hamn efter kl. 13. Huvudavtalen för ekonomiföreståndare och för kökspersonal kommer enligt parternas överenskommelse (bil. 3) att kompletteras med de nyss angivna *lördags*reglerna i 10 § *sjö*arbetstidslagen. Dessa regler bör alltså liksom *helgdags*bestämmelserna kunna utgå ur lagen.

### 9.3 Konventionen

Av kap. 2 framgår att de svenska *sjö*arbetstidslagarna alltsedan år 1938 har 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. Av dessa gäller nu konventionen nr 109 ang. löner, arbetstid och bemanning å fartyg och 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. Då riksdagens yttrande över konventionen och rekommendationen nr 109 inhämtades, anförde

föredragande departementschefen (prop. 1959: 120) att rekommendationen med hänsyn till den ståndpunkt, som hade intagits i konventionsfrågan, inte torde föranleda någon särskild åtgärd. Riksdagen godtog departementschefens ståndpunkt (rskr 1959: 278).

Konventionens text återfinns i prop. 1959: 120 s. 129. Här skall sammanfattas konventionens huvudregler om arbetstid.

I fjärrtrafik gäller för alla sjömän utom ekonomipersonal att den ordinarie arbetstiden inte får överstiga 8 timmar om dygnet. I hamn får dock på veckans vilodag endast utföras erforderligt rutin- och sanitetsarbete i högst 2 timmar. Arbetstid utöver vad nu sagts 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 erforderligt 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. me kortare än konventionen. För arbetstid överensstämmer i så gott som alla delar med 10 § *sjö*arbetstidslagen, 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 procent 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 hälsovårdsformalityter, extra tid som åtgår för sedvanlig vaktavlösning samt befällets arbete för att fastställa fartygets position och för att utföra meteorologiska observationer.

Konventionen får enligt särskild föreskrift däri säkerställas genom lagstiftning, kollektivavtal eller en kombination av båda. Såsom framgår av prop. 1950: 207 s. 20 och prop. 1959: 120 s. 112 måste emellertid svensk ratificering bygga på lagstiftning inom området och kan inte grundas på kollektivavtal, 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 Mexiko 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 miljoner 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. Sjömannsforbundets representant i den norska ILO-kommittén ansåg att Storbritannien inte borde ha tagits med, emedan han räknade med att möjligheterna för en brittisk ratifikation var mycket små.

Såsom har framgått av avsnitt 9.2.2 innehåller utredningens förslag 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 sjöarbetslag går emellertid, såvitt avser en så väsentlig fråga som den ordinarie arbetstidens längd, långt utöver vad konventionen fordrar. Utredningens förslag innebär ännu förmånligare arbetstidsregler för sjömännen i fråga om bl. a. ordinarie arbetstid och övertidsarbetets begränsning. I sistnämnda avseende saknar konventionen föreskrifter.

Vårt land har en sjöarbetstidslagstiftning som i stort har för arbetstagarna avsevärt fördelaktigare regler än konventionen på området fordrar. Det får därför anses mindre tillfredställande 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 erforderlig eller lämplig. Härtill kommer att konventionen till skillnad från sjöarbetstidslagen inte medger avsteg genom kollektivavtal från bestämmelserna om ordinarie arbetstid. Därför har dispositivregeln i 18 § av gällande lag måst förses med det villkor att avtalen inte får strida mot överenskommelse med främmande makt. Om konventionen skulle komma att träda i kraft, skulle den alltså utgöra ett hinder för de arbetstider som nu tillämpas enligt de flesta av specialavtalen och som enligt avsnitt 4.5 innebär avsteg från lagreglerna om ordinarie arbetstid.

Konventionens internationella förankring

är obetydlig och det är troligt att den aldrig får sådan anslutning att den kommer att träda i kraft.

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.

Vårt land har hittills sagt upp endast en ILO-konvention, nämligen år 1967 i fråga om konventionen om användande av kvinnor till arbete under jord i gruvor. Arbetstidskommittén föreslår att Sverige säger upp ILO-konventionen angående förbud för nattarbete i bagerier.

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 tidpunkt 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 (a State is obliged to refrain from acts tending to frustrate the object of a proposed treaty when: --- c) It has expressed its consent to be bound by the treaty, pending the entry into force of the treaty and provided that such entry into force is not unduly delayed).

Denna bestämmelse kommenteras i förslaget 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 alls, 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. Artikel 15 skall slutgiltigt behandlas vid den fortsättning av konferensen som skall hållas våren 1969.

Frågan är då om ikraftträdandet av konventionen nr 109 har blivit fördröjd otillbörligt (unduly delayed). Konventionen antogs vid ILO:s konferens år 1958. Den svenska ratifikationen 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 antaga 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.

Utredningens ställningstagande i konventionsfrågan torde inte föranleda att annan ståndpunkt behöver intas till rekommendationen än statsmakterna gav uttryck för år 1959 i enlighet med vad som har anförts i början av detta avsnitt.

*Inledande bestämmelser*

Under denna rubrik upptas i 1-3 §§ lagens tillämpningsområde och definieras vissa uttryck i lagen.

## 1 §.

Paragrafen motsvarar 1 § 1 mom. i gällande lag och har endast undergått viss språklig modernisering.

Utredningen har inte funnit skäl att föreslå några sakliga ändringar av innehållet i gällande lagrum men har i anledning av några tämligen nya företeelser inom sjöfarten övervägt frågan hur begreppet skeppstjänst skall tolkas i vissa fall.

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. landgäng 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 gränsdragningsproblem 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 svårigen lösas i detalj lagstiftningsvägen. Huvuddelen av dessa arbetstagare omfattas av kollektivavtal och dessa problem torde bättre kunna lösas 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 § i förslaget) eller om arbetstagarens undantagande från hela sjöarbetstidslagen (2 § tredje stycket). För arbete, som anses falla under allmänna arbetstidslagen, finns samma möjligheter enligt arbetstidskommitténs förslag.

## 2 §.

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde och motsvarar gällande 1 § 2 och 3 mom.

Under det att arbetstidslagarna för landanställda f. n. har så omfattande undantag att endast omkring hälften av arbetstagarna i vårt land är underkastade arbetstidslagsstiftning, omfattar sjöarbetstidslagen nästan alla sjömän. I gällande 1 § 2 mom. räknas upp vissa begränsade undantag.

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 alla undantag, som avser speciella verksamhetsområden, utom undantaget för skeppstjänst. Arbetstidskommittén föreslår vidare en inskränkning av lagstiftningens allmänna undantag.

Sjöarbetstidsutredningen 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 lagen utvidgas på något mer 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 (a-e) kan sägas motsvara arbetstidskommitténs föreslagna undantag för arbetstagar i »företagsledande eller därmed jämförlig ställning». Även *undantagen för musiker och lärare* (f-g) kvarstår och överensstämmer med arbetstidskommitténs undantag för okontrollerbart arbete med hänsyn till den förberedelsestid som deras arbetsuppgifter fordrar. Undantaget för lärare anges liksom hittills gälla endast den vars anställning avser tjänst ombord utslutande såsom lärare. Samma förutsättning gäller för undantagen för läkare och mu-

siker, men detta har för deras välkommande 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 (h) kvarstår och motsvaras av allmänna arbetstidslagens 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 utredningen föreslår skola utgå avser *sjukvårdspersonal*, som inte är läkare.

Antalet sjukvårdsanställda på fartyg är mycket litet. På vardera »Kungsholm» och »Gripsholm» finns två eller tre sjuksköterskor beroende på vilka resor det gäller. För dem finns ett avtal mellan AB Svenska Amerika Linien och Svensk sjuksköterskeförening. I avtalet anges att man i tariff-lönerna har räknat in tillägg för obehövad arbetstid och okontrollerbar övertid. Enligt avtalet skall i fråga om bl. a. arbetstid, vederlag, övertidsersättning och jourtjänst gälla bestämmelserna i huvudavtalen mellan Sveriges redareförening och befälsorganisationerna för vaktgörande juniorbefäl. Vidare stadgas att såsom kompensation för regelbunden jourtjänst nattetid till sjöss utgår ledighet i samband med semester med en arbetsdag för varje sådan månad ombord, då tjänstgöring har fullgjorts under minst åtta dagar. Inom den övriga svenska handelsflottan torde det endast finnas några enstaka sjuksköterskor.

Sjukvårdare lär finnas bara på »Kungs-

holm» och »Gripsholm», en på varje fartyg. De biträder sjuksköterskorna i dessas arbete. Anställningsavtalet med sjukvårdarna hänvisar bl. a. i fråga om arbetstid till avtalet med Svenska sjöfolksförbundet för intendenturpersonal.

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.

I paragrafens andra stycke uppräknas de speciella fartyg som helt skall ligga utanför lagen. *Undantagen för fiske-, räddnings- och lustfartyg* (i-k) 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 (Adlercreutz, Arbetstagarbegreppet s. 364). Av dessa skäl föreslår utredningen att fiskefartyg alltjämt 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.

Enligt 1 § 2 mom. e) i gällande lag undantas *segelfartyg med hjälpmaskin under 100 brt och annat fartyg under 25 brt*. Konungen har dock möjlighet att förordna att lagen skall gälla på sådant fartyg.

I fråga om segelfartyg stadgade de två första sjöarbetstidslagarna undantag för sådana, med eller utan hjälpmaskin, som hade en bruttodräktighet av högst 100 ton. Ge-

nom 1938 års lag skedde den ändringen att undantaget skulle avse dels alla segelfartyg utan hjälpmaskin, dels segelfartyg med hjälpmaskin (motorseglare) under 100 brt. Någon ändring skedde därefter inte förrän genom gällande lag, som tog bort undantaget för segelfartyg utan hjälpmaskin, eftersom en sådan fartygstyp inte längre fanns i svensk handelssjöfart. I förarbetena till 1938 års lag övervägde man om inte motorseglarna kunde likställas med andra maskindrivna fartyg. Men departementschefen avvisade (prop. 1938: 223 s. 58) denna tanke med följande motivering.

Vid närmare övervägande har jag emellertid funnit förhållandena inom denna gren av sjöfarten med dess små och i allmänhet ekonomiskt föga bärkraftiga fartygsenheter, bemannade i regel med allenast några få man, över huvud taget mindre lämpade för sådan reglering varom här är fråga, och jag har härvid jämväl tagit hänsyn till förefintligheten av liknande skäl och omständigheter som de vilka i fråga om den allmänna arbetstidslagen föranlett undantagande av smärre företag (med högst 4 arbetare).

Antalet motorseglare över 20 brt i den svenska handelsflottan var den 30 september 1968 53, varav omkring hälften eller 28 under 100 brt, 21 mellan 100 och 149 brt och 4 mellan 150 och 300 brt. Fartygen under 100 brt mätte i genomsnitt ca 75 brt. Genomsnittsåldern för alla motorseglare var 57 år. Att antalet motorseglare minskar snabbt framgår av att antalet fartyg över 100 brt vid utgången av 1964, 1965, 1966 och 1967 var 65, 50, 41 resp. 34 mot 25 den 30 september 1968.

I de två första sjöarbetstidslagarna undantogs förutom vissa segelfartyg även andra fartyg, som hade en nettodräktighet under 20 ton. Genom 1938 års lag gjordes det tillägg att undantaget endast fick tillämpas på fartyg som gick i inskränkta fart än nordsjöfart. Sistnämnda tillägg ströks dock genom 1948 års lag. År 1954 ändrades gränsen till 15 nettoregister-ton. Detta innebar inte att ytterligare fartyg kom att omfattas av lagen, utan betydde bara en anpassning till de nya skeppsmättningsregler som då infördes. Dessa regler gjor-

de nämligen nettodräktigheten mindre på så gott som alla fartyg. Genom gällande lag ändrades slutligen gränsen till 25 brt, vilket medförde att fler fartyg kom att lyda under lagen. Denna ändring hängde samman med att det generella undantaget för bogserfartyg slopades. Förra sjöarbetstidsutredningen uttalade härom (prop. 1959: 120 s. 83).

Utredningen finner det --- icke rimligt, att personalen på bogserfartyg i den utsträckning som nu är fallet är undantagen från varje arbetstidslagstiftning. Var gränsen skall dragas mellan de fartyg som skall hänföras under lagen och de fartyg där så ej bör ske, innefattar ett avvägningsproblem. I den norska sjöarbetstidslagen har denna gräns satts vid far-

tyg, som har en bruttodräktighet av 25 register-ton. Sistnämnda tontalsgräns anser utredningen lämplig för svenska förhållanden. Enligt utredningens mening bör den gälla ej blott för bogserbåtar utan även för andra fartyg som ej är segelfartyg.

Av motorfartygen under 25 brt upptar Sveriges Skeppslista dels alla över 20 brt, dels sådana mindre fartyg som på redarens begäran tas in i skeppslistan t. ex. för att möjliggöra fartygsinteckning. Följande tabell, som avser förhållandena den 31 mars 1968 enligt skeppslistan, bör alltså omfatta alla fartyg mellan 20 och 25 brt men endast en liten del av motorfartygen under 20 brt.

Antal fartyg	passagerarfartyg	bogserbåtar	tankfartyg	färjor	övriga	summa
mellan 20 och 25 brt	10	9	3	2	2	26
under 20 brt	13	4	1	0	1	19
Summa	23	13	4	2	3	45

En stor del av dessa fartyg är äldre än 30 år. Av de 13 passagerarfartygen under 20 brt är 5 sightseeingbåtar i Göteborg.

Sjöarbetstidslagens undantag för småfartygen torde främst bero på motsvarande undantag för småföretag i land och i andra hand på småtonnagens svaga ekonomiska bärkraft. Undantaget för småföretag i land berodde på att dessa ansågs ha särskilt svårt att anpassa sig efter stelhetsen i ett lagstadgat arbetstidssystem. Vidare menade man att förhållandet mellan arbetsgivare och anställda var av mer personlig karaktär i småföretag. Kontroll över lagens efterlevnad genom medverkan av de anställda själva försvårades därigenom. Slutligen kunde en effektiv inspektion genom offentlig myndighet knappast förekomma i större utsträckning vid småföretagen. Dessa motiv har arbetstidskommittén av följande skäl funnit inte längre vara hållbara. Numera överensstämmer arbetstidsförhållandena vid småföretagen i stort sett med förhållandena vid större företag. Den personliga prägeln i förhållandet arbetsgivare-arbetstagare torde i stor utsträckning ha försvunnit. Kontrollsvårigheterna bör inte överdrivas och

har inte hindrat att småföretagen inom detaljhandels- och hotellagens område har inordnats under lagstiftningen. Ur arbetstaggares synpunkt kan det ha särskild betydelse att småföretagen underkastas lagen, eftersom det är just vid dessa som det kan uppstå problem att genom avtal komma överens om arbetstiden.

Eftersom undantaget för småföretag i land nu föreslås bli upphävt, bör tiden också vara mogen för att slopa sjöarbetstidslagens undantag för småfartyg som inte är lustfartyg. Det återgivna siffermaterialet visar att antalet registrerade motorseglare under 100 brt och motorfartyg under 25 brt är litet. Visserligen är materialet ofullständigt såtillvida att utredningen inte har kunnat få fram uppgifter om antalet oregistrerade fartyg, dvs. de flesta av fartygen under 20 brt. Men antalet anställda på de fartyg, som omfattas av gällande undantag, bör vara obetydligt. En del av de anställda kan tänkas bestå av redarens-befälhavarens familjemedlemmar, vilka även i den egenkapen 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 arbetstagarare 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 arbetstagarare. 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 dispensärende 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.

I paragrafens tredje stycke har upptagits 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 denna paragrafs första och andra stycken.

Bestämmelsen har hämtats från arbetstidskommitténs förslag till 3 § i allmänna arbetstidslagen. Kommittén motiverar (SOU 1968: 66 s. 150) förslaget främst med att i de fall, där det skulle medföra svårig-

heter att under lagen inordna arbetstagarare som tidigare har stått utanför denna, möjlighet bör finnas att alltjämt låta dem stå utanför lagen. Nämnda motiv har inte samma bärkraft för de ombordanställdas del med hänsyn till att sjöarbetstidslagens tillämpningsområde redan täcker det stora flertalet sjömän och 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 överenskommelser om avsteg från lagbestämmelserna om ordinarie arbetstid och denna avtalsfrihet skall enligt utredningens förslag behållas (13 §). Nämnda 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 (13 § i förslaget) att huvudorganisation på arbetstagar sidan 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 (paragrafens fjärde stycke).

Gällande undantag avser fartyg, som tillhör staten direkt, men inte fartyg, som ägs av statsägda företag, t. ex. det till statens järnvägar 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 arbetstagares; 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 (SOU 1968: 66 s. 145) att undantaget för staten utgår ur allmänna arbetstidslagen. Kommittén har prövat, om viss statlig verksamhet alltjämt behöver stå kvar utanför lagen, men har vid sin genomgång av gällande arbetstidsbestämmelser kommit till uppfattningen att undantag inte i något enda avseende behöver göras för statlig verksamhet. Kommitténs ställningstagande grundas på att arbetstidsreglering numera har tillkommit inom statliga områden, som förr var utan sådan eller endast hade bristfällig sådan, så-

som 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 anorlunda. 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 (SFS 1960: 13) till 1959 års lag omfattas f. n. statliga fartyg av sjöarbetstidslagen utom i fråga om statens järnvägars tåg färjor med hjälpfartyg, statens vägverks färjor under 15 nettoregister-ton och fartyg som inte i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. I praktiken innebär detta att nästan alla statliga fartyg utom landsvägsfärjorna över 15 nettoregister-ton ligger utanför lagen.

Sjöarbetstidsutredningen 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.

Statens järnvägars tåg färjors verksamhet är likartad med den som drivs av redier, vars färjor är underkastade arbetstidslag, och det bör inte uppstå några nämnvärda svårigheter om tåg färjorna inordnas under sådan lagstiftning. Det är möjligt, att allmänna arbetstidslagen därvid bör komma i fråga i stället för sjöarbetstidslagen, med hänsyn till att de arbetstidsföre-

skrifter, som nu gäller på tåg färjorna, nära ansluter till dem som gäller för statens järnvägars 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 netto-registerton. 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 vore rimligare att låta de anställda på alla landsvägsfärjor bli omfattade av den allmänna arbetstidslagen.

Personalen på fiskeristyrelsens tre undersökningsfartyg utom styrmännen på »Skagerak» omfattas av kollektivavtal, som i huvudsak innehåller samma arbetstidsregler som huvudavtalen med Sveriges redareförening, och den avtalsbundna personalen bör därför utan svårigheter kunna inordnas under sjöarbetstidslagen. Styrmännen på »Skagerak» omfattas visserligen inte av kollektivavtal men utredningen anser att de ur arbetstidssynpunkt bör 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 detsamma gäller anställda på statsisbrytarna och sjömätningfartygen, 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, dvs. all-

männa arbetstidslagen, som den landanställda än att den underkastas sjöarbetstidslagen.

För personal på statligt fartyg som underkastas allmänna arbetstidslagen torde den av arbetstidskommittén föreslagna fyraveckors begränsningsperioden 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 överenskomma här om 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 (arbetstidskommitténs betänkande SOU 1968: 66 s. 146).

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 sjöarbetstids-

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

Utredningen föreslår därför att sjöarbets-tidslagens 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 har arbetstidskommittén, som förordar att skeppstjänst allttjämt skall undantas från den allmänna arbetstidslagen, efter samråd med sjöarbetstidsutredningen föreslagit att Kungl. Maj:t skall få rätt att förordna att nämnda lag skall tillämpas i fråga om skeppstjänst på staten tillhörigt fartyg (SOU 1968: 66 s. 176).

Det bör anmärkas att svensk lag inte anses gälla utanför svenskt territorialområde, om det inte framgår av lagen själv eller på annat sätt att så skall vara fallet. Sjöarbets-tidslagen 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.

### 3 §.

Paragrafen motsvarar 2 § i gällande lag. Förslaget innebär följande ändringar i förhållande till vad som nu gäller.

Definitionen av helgdag utgår eftersom lagen föreslås inte längre innehålla några specialregler för skeppstjänst på sön- och helgdag.

I begreppet oavbruten gång har orden »land angöres» ersatts av uttrycket »hamn anlöpes».

Definitionen av vecka har flyttats från sista stycket i paragrafen till närmast efter begreppet dygn. Uttrycket »sju på varandra

följande dygn» har 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 (se specialmotiveringen till 6 §). Genom det nu valda uttrycket löses frågan om rullande eller fast veckoberäkning inte i lagens definition av vecka utan i de materiella bestämmelserna.

I regel är periodindelningen inte enhetlig på ett och samma fartyg utan bestäms för varje sjöman för sig, vanligen med början från första anställningsdagen. Lagen hindrar dock inte att periodindelningen är gemensam för alla på ett fartyg oberoende av när den enskilde sjömannen börjar sin anställning. Sådan gemensam veckoberäkning används för alla anställda vid ett företag i land och utredningen vill rekommendera att denna metod får ökad användning på fartyg. Om så sker förenklas nämligen arbetet för dem som upprättar och för dem som granskar arbetstidsjournaler. Antalet ofullständiga arbetsveckor kommer visserligen att öka med en sådan metod, men problemet med arbetstidsberäkning under brutna veckor (resp. tvåveckorsperioder enligt 6 §) kan lösas genom att begränsningen av den ordinarie arbetstiden och övertidsarbetet då anses bli proportionell till det antal dygn som den brutna perioden omfattar. En regel med i huvudsak denna innebörd finns redan i huvudavtalet med Sveriges redareförening för styrmän (14 § 2 mom. sista punkten), varav framgår att vid avmönstring från tvåvaktsfartyg under bruten tvåveckorsperiod skall utgå vederlag för arbete på vardag utöver 7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> timmar.

Arbetsveckan skall anses omfatta sju dygn även när datumgränsen passeras. 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 om säkerheten på fartyg och sjöbefälskungörelsen. Utredningen har där-

för föreslaget 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 alla 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 närfartsområdet undantas lokalfart och att lokalfartsbegreppet reserveras för fartyg under 500 brt, vilket uppnås genom att denna tonnagegräns tas in i definitionen av lokalfart. Härigenom har lagen inte behövt innehålla någon motsvarighet till gällande 3 §, utan lagens rubriker »ordinarie arbetstid i ocean- och närfart» resp. »ordinarie arbetstid i lokalfart» kommer att fylla samma ändamål.

I regeln om att fartyg hela tiden skall anses nyttjat i den vidsträcktaste fart som ingår i resan har orden »trängande nöd» moderniserats till »nödsituation.»

#### *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.

Såsom framgår av avsnitt 9.2 bör den ordinarie arbetstidens längd i princip vara densamma för sjömän som för anställda

i land. För vaktindelad sjöman är det inte möjligt att med behållande av gällande vaktsystem tillämpa den för anställda i land föreslagna 40-timmarsveckan, utan man får såsom framgår av specialmotiven till 10 § kompensera sådan sjöman för den längre ordinarie arbetstiden genom att fördjupa vederlaget. 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 kapitlet om den ordinarie arbetstiden med föreskriften att sådan arbetstid för dagman får uppgå till högst 40 timmar i veckan. Vidare har såsom framgår av avsnitt 9.2.1 dygnsmaximum behållits och angetts till oförändrat 8 timmar.

Den arbetstidsförkortning, som infördes genom 1966 års ändringar i sjöarbetstidslagen, kom för dagman till uttryck genom att vederlag skulle utgå för ordinarie arbetstid utöver 42½ timmar i veckan. Den ordinarie veckoarbetstiden behölls alltså oförändrad vid 45 timmar. Denna lösning valdes bl. a. därför att den stämde överens med 1966 års kollektivavtal. Utredningen anförde i den promemoria, som låg till grund för lagändringarna 1966, att den inte ansåg sig bunden att i sitt slutbetänkande behålla konstruktionen med vederlag för dagman, som för övrigt inte tidigare har förekommit i någon sjöarbetstidslag. Utredningen har nu av principiella skäl valt att låta arbetstidsförkortningen komma till uttryck genom att den ordinarie veckoarbetstiden skärs ned och det får ankomma på organisationerna att avtala om längre ordinarie arbetstid om så anses önskvärt och erforderligt. Därvid bör observeras att övertidsarbete i lagens mening uppkommer först när den längre avtalade arbetstiden överskrids (se specialmotiveringen till 11 §).

#### 5 §.

Detta lagrum reglerar den ordinarie arbetstiden för trevaktindelad sjöman och för

all radiopersonal samt motsvarar gällande 4 § 1 mom., 5 § första stycket och 7 §.

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 har anförts i avsnitt 9.2.1 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 får betydelse först när fartyget under veckan har legat i hamn minst sex hela dygn. Bestämmelsen inskränker alltså inte arbetstiden under sjödygn. Såsom framgår av sista meningen i paragrafen skall den ej heller tillämpas under avgångs- eller ankomstdygn på arbete till sjöss eller i hamn, 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 hade nämligen gjort det nödvändigt att beräkna arbetstid på bruten vecka och om hamnuppehållets längd inte hade kunnat beräknas i förväg, hade man vid arbetsveckans slut inte alltid kunnat avgöra hur stor del av arbetet som hade 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. Härvid kan det inträffa att 40-timmarsregeln inte blir tillämplig, nämligen om hamnuppehållet fördelar sig på två på varandra följande arbetsveckor så att hamnuppehållet under varje vecka varar mindre än sex hela dygn. 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 §.

Denna paragraf avser tvåvaktindeldad sjöman och motsvarar gällande 4 § 2 mom., 5 § och 7 §. 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 tvåvaktindeldad sjöman har förts samman i en enda paragraf. För att göra bestämmelserna mera lättillgängliga har paragrafen delats upp i olika punkter.

I punkt a) begränsas arbetstiden till sjöss alljämt till 24 timmar under två dygn i följd, vilket är nödvändigt för att tvåvaktssystemet skall kunna behållas.

Punkt b) reglerar arbetstiden på avgångs- och ankomstdygn. Bestämmelsernas materiella innehåll överensstämmer 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.

I punkt c) begränsas arbetstiden under hamnuppehåll till 8 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan vilket överensstämmer med den föreslagna arbetstiden för dagman och under hamnuppehåll för trevaktindeldad sjöman. Liksom när det gäller trevaktindeldad 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.

Begränsningsperioden en vecka enligt c) blir tillämplig endast om ett fartyg ligger i hamn under lång tid. I övrigt blir begränsningsperioden för den ordinarie arbetstiden två veckor. Arbetstiden skall då beräknas i fasta tvåveckorsperioder räknat från den första anställningsdagen ombord eller – om gemensam periodindelning används för alla på fartyget – från arbetsperiodens första dag. På de ställen i lagen (förslaget 6 § andra stycket, 8 § andra stycket och 10 § b) där en sådan fast beräkning avses har valts uttrycket »under en period av». När lagen däremot avser en s. k. rullande tidrymd har använts uttrycket »under . . . i följd» (6 § a och 12 §). I 6 § a) menas alltså med »24 timmar under två dygn i följd» en rullande tvådygnsperiod. Om fartyget är till sjöss tre dygn i sträck, får alltså arbetstiden inte överstiga 24 timmar under dygnet 1–2 men ej heller under dygnet 2–3. Om man i stället hade använt en fast beräkning, hade den ordinarie arbetstiden endast begränsats under dygnet 1–2 men inte under det sista dygnet och motsvarande hade inträffat vid alla resor med udda antal sjödygn. De 24 timmarna får ej heller överskridas under två sjödygn, som utgör tvåveckorsperiodens sista dygn resp. nästa tvåveckorsperiods första dygn. Det rullande systemet följs vid den vanliga tvåvaktindelningen (som innebär omväxlande 10- och 14-timmarsdygn).

Paragrafen får liksom förut tillämpas endast på fartyg under 500 brt i närfart. På sådana fartyg är maskinpersonalen sällan vaktindeldad. 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. Ändringen är förestavad endast av en önskan att anpassa lagen till den måttenhet som numera företrädesvis används. 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. Parterna har enats om att i kommande avtal med Sveriges redareförening ta in en regel med sådan innebörd (se bil. 3).

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.

Av upplysningar som utredningen har erhållit av statistiska centralbyrån och sjöfartsstyrelsen framgår att det torde finnas endast 14 svenska koleldade fartyg med maskinstyrka under 700 IHK. Av dessa var vid 1965 års utgång nio passagerarfartyg som användes till resor om högst omkring fyra timmars längd. Övriga fem fartyg utgjordes vid början av 1968 av bogserfartyg. Enligt uppgifter från redarna till dessa bogserfartyg är ett av fartygen upplagt sedan 1967 och övriga fartyg företar inte resor som varar så länge som 24 timmar.

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 brutto-

dräktighetsmått. Mellandäcksrum 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 bestämmelsen i skeppsmätningsskuggörelsen 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, så får 6 § inte tillämpas utan 5 § måste alltid tillämpas, vilket innebär att tvåvaktindelning inte kan förekomma ombord.

#### 7 §.

Paragrafen motsvarar 10 § i nu gällande lag.

Gällande regler för ekonomipersonalens ordinarie arbetstid är starkt differentierade. Arbetstidens längd beror på om arbetet utförs på passagerarfartyg eller på annat fartyg, om passagerarfartyg har passagerare ombord eller inte, om arbetet sker på sjö-, avgångs- eller ankomstdygn eller på hamndygn och om det utförs på helgdag, lördag eller annan veckodag. Vidare stadgas att arbetstiden skall förläggas under loppet av vissa timmar i följd, mellan vissa klockslag och i visst fall före angivet klockslag.

Detta detaljerade system infördes redan 1948 efter mönster av Seattlekonventionen år 1946. Under förarbetena till 1948 års lag höjdes röster för ännu mera differentierade regler, men departementschefen avvisade en sådan ändring med hänsyn till ekonomipersonalens växlande arbetsuppgifter och de skiftande förhållandena på olika fartyg (prop. 1948: 265 s. 69). Han anförde vidare.

Det kan sålunda nämnas att vid avtalsreglering av ekonomipersonalens arbetsvillkor det i vissa fall av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp personalen i ett mycket stort antal kategorier. Under nu angivna förhållanden synes det mig lämpligt, att sjöarbetstidslagen lämnar ganska stort utrymme åt parterna att på överenskommelsens väg söka komma fram till den mest ändamålsenliga regleringen av arbetstiden för olika grupper av ekonomipersonal.

Utredningen anser att nuvarande detaljreglering inte längre fyller något ändamål och att det är till fyllest 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 trevaktindeldad 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. Såsom framgår av avsnitt 9.2.2.2 grundas förslaget på det förhållandet att parterna har enats om att komplettera kollektivavtalen med Sveriges redareförening med gällande lags regler om arbete på lör-, sön- och helgdagar (se bil. 3). 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 förbätt-

ringar som förslaget i denna del i övrigt innebär.

Utredningens förslag upptar ingen mot- svarighet 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.

Denna bestämmelse infördes i en något annorlunda lydelse genom 1938 års sjöarbets- tidslag och grundades på ett förslag från Svenska stewardsföreningen i syfte att uppnå en bättre fördelning av ekonomipersonalens arbete.

Gällande allmänna arbetstidslag föreskriver att arbetstidsschema skall finnas anslaget på arbetsstället, men arbetstidskommittén föreslår (SOU 1968: 66 s. 182) att bestämmelsen utgår eftersom det torde ankomma på tillsynsmyndigheten att pröva denna fråga.

Gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Svenska stewardsföreningen resp. Svenska sjöfolksförbundet hänvisar till lagregeln om arbetstidsschema för ekonomipersonalen och tillägger att schemat skall vara skriftligt och tillgängligt på arbetsplatsen. Parterna har år 1968 enats om att i kommande avtal komplettera avtalstexten med det sakliga innehållet i 11 § så att hänvisningen till sjöarbets- tidslagen kan utgå (se bil. 3).

Utredningen anser att en regel om arbetstidsschema inte längre behöver behållas i sjöarbets- tidslagen lika litet som i allmänna arbetstidslagen med hänsyn till att behovet av arbetstidsschema kan tillgodoses genom kollektivavtal eller genom tillsynsmyndighe- tens anvisningar.

#### *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.

Såsom redovisats i avsnitt 9.2.1 utgick man vid gällande lags tillkomst från att den ordinarie arbetstiden på fartyg, som nyttjades i trafik inom svensk hamn, borde överensstämma med vad som gällde för anställda i land. Som motiv härför anförde föredragande departementschefen (prop. 1959: 120 s. 76) att arbetet på fartyg, som var sysselsatta i renodlad hamntrafik, regelmässigt bedrevs i nära anslutning till industrier och andra företag i land och att man inte kunde anföra några vägande skäl mot att personalen på dessa hamnbåtar fick samma arbetstid som den hamnpersonal som arbetade i land. Gällande 13 § 1 mom. utformades därför i nära anslutning till bestämmelserna i 4 § allmänna arbetstidslagen.

Utredningen har inte funnit anledning att frånga den vid gällande lags tillkomst uttalade principen om likställdhet mellan den ordinarie arbetstiden i hamnfart och i land och har därför sökt anpassa sitt förslag i denna del till de ändringar, som arbetstidskommittén har föreslagit i fråga om ordinarie arbetstid enligt den allmänna arbetstidslagen. Emellertid har utredningen på en punkt ansett sig böra avvika från kommitténs förslag, nämligen i fråga om slopandet av den ordinarie arbetstidens begränsning per dygn. Såsom framgår av avsnitt 9.2.1 sista stycket har utredningen funnit att dygnsbegränsningen bör behållas inte bara för de ombordanställda i allmänhet utan även för lokalfart inom hamn.

Vid bestämmandet av dygnsmaximum har utredningen inte funnit anledning att föreslå ändring av nuvarande begränsning, 9 timmar.

Bestämmelserna i den nu föreslagna 8 § första stycket innebär därför i förhållande till gällande lag endast den sakliga ändringen att veckoarbetstiden har minskats från 42½ till 40 timmar. Det finns enligt utredningens mening ingenting som talar emot att 40-timmarsveckan när det gäller hamnfart kan införas genom en direkt

minskning av den ordinarie arbetstiden.

Genom att redan förslaget 2 § under definitionen av lokalfart anger att sådan fart endast avser fartyg under 500 brt, har denna tonnagegräns inte behövt anges i 8 §.

Undantagsregeln i 8 § andra stycket har hämtats från arbetstidskommitténs förslag. Regeln innebär att arbetstiden liksom enligt gällande 13 § 1 mom. andra stycket sjöarbetstidslagen 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 är 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.

Av arbetstidskommitténs förslag (SOU 1968: 66 avsnitt 11.1.2 och 11.1.3) framgår att det främsta motivet för dessa ändringar i den allmänna arbetstidslagen är att en utvidgning av lagstiftningen till att omfatta de verksamhetsfält, som står utanför arbetstidslagstiftningen eller som är underkastade specialreglering i lag, fordrar att lagen förses med en generösare reglering av begränsningsperiodens längd än som nu är fallet. Den grundläggande tanken bakom kommitténs förslag är att de verksamhetsområden, som i dagens läge praktiserar en förlängd begränsningsperiod upp till fyra veckor, skall ha rätt att göra detta även i fortsättningen.

Sjöarbetstidsutredningen anser att man i enlighet med den principiella utgångspunkt, som inledningsvis har redovisats, bör följa arbetstidskommitténs förslag på denna punkt. 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. Endast i bogserbåtsavtalen har påträffats en bestämmelse om skiftarbete, nämligen att sådant arbete i vissa fall kan förekomma i hamnfart i Göteborg och Luleå. I Göteborg har detta system ännu inte börjat tillämpas men det beräknas komma i bruk i samband med att stuveriarbetare i vissa hamnar, främst den nya Skandiahammen, kommer att arbeta i skift. I Luleå tillämpas skiftindelning tidvis vid utsklippning av malm.

Såsom framgår av specialmotiveringen till 6 § avses med uttrycket »under en 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.

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

## 9 §.

Paragrafen motsvarar 13 § 2 mom. i gällande lag.

Förslaget innebär de materiella ändringarna i nuvarande lag att den dagliga arbetstiden har begränsats till 10 i stället för 12 timmar och att bestämmelsen om arbete i hamn på helgdag har utgått.

Eftersom redan i den föreslagna definitionen av lokalfart (2 §) anges att sådan fart endast avser fartyg under 500 brt, har denna tonnagegräns inte behövt anges i 9 §.

Begreppet lokalfart utom hamn kan ses som ett uttryck för behovet av särskilda regler för en trafik som utgör en övergångsform mellan lokalfart inom hamn och närtrafik. Om resans längd, frånsett kortare uppehåll, i normala fall överstiger 12 timmar, gäller inte förevarande paragraf utan reglerna i 6 § för närtarf.

Lokalfart utom hamn kan avse trafik av mycket varierande art, ofta av säsong-

karaktär. Som exempel kan nämnas 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 resans längd inte överstiger 12 timmar, förekommer ingen vaktindelning.

Särskilda arbetstidsregler för detta fartområde infördes först genom gällande lag. Vid lagens tillkomst underströk föredragande departementschefen (prop. 1959: 120 s. 76) 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 och att det fick anföras åt arbetsmarknadsparterna att på detta område träffa överenskommelse även i frågor om vederlag.

Av avsnitten 4.3 och 4.4 framgår också att bogserbåtsavtalen med SAF:s allmänna grupp och Sågverksförbundet innehåller regler om ordinarie arbetstid och vederlag för »annan fart», varmed avses både lokalfart utom hamn och längre resor. För detta avtalsmässiga fartområde är enligt båda organisationernas avtal den ordinarie arbetstiden 12 timmar under en tvåveckorsperiod, dock högst 24 timmar för två dygn i följd, och för arbete utöver 85 timmar per tvåveckorsperiod utgår vederlag. Man tillämpar med andra ord även inom lokalfart utom hamn i huvudsak samma arbetstids- och vederlagsregler som gällande lag innehåller för närtrafik på fartyg under 500 brt.

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 erfordras, 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.

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

Även med de ändringar, som nu föreslås beträffande ordinarie arbetstid och vederlag för detta fartområde, är avsikten alltså att dessa bestämmelser liksom de gällande skall ha som främsta syfte att 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. Så är exempelvis fallet när ett fartyg under en vecka omväxlande går i lokalfart inom och utom hamn. Avsnitt 4.3 innehåller exempel på hur sistnämnda fråga kan lösas avtalsvägen.

Bestämmelsen i gällande lag om att ordinarie arbete inte får förekomma på helgdag, när fartyget ligger i hamn, har utslutits eftersom lagens övriga särbestämmelser för arbete på helgdag har utgått såsom framgår av avsnitt 9.2.2.2. Liksom parterna har kunnat enas om att överföra lagens övriga regler om helgdagsarbete till avtalen med Sveriges redareförening (se bil. 3), bör även för lokalfart utom hamn lagens nuvarande förbud för helgdagsarbete kunna tas in i de kollektivavtal som berör sådan fart.

*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.

Såsom har framgått av utredningens förslag i fråga om den ordinarie arbetstiden föreslås att 40-timmarsveckan för landanställda blir direkt tillämplig för dagmän, för alla sjömän under långa hamnuppehåll samt för sjömän i lokalfart inom hamn. För övriga föreslås arbetstidsförkortningen i stället komma till uttryck genom att vederlaget fördjupas. Vederlag skall alltså utgå för den del av den ordinarie arbetstiden, som överstiger 40 timmar i veckan såsom huvudregel. 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.

Såsom har anförts under 4 § om dagmans ordinarie arbetstid, förblev denna 45 timmar i veckan vid 1966 års lagändring men såsom kompensation tillerkändes dagman vederlag för den del av den ordinarie arbetstiden som översteg 42½ timmar i veckan. 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. Begränsningsperioden för ekonomipersonalens ordinarie arbetstid föreslås bli en vecka och 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 trots att den ordinarie arbetstiden i sådan fart kan uppgå till 56 timmar i veckan. Anledningen härtill var de varierande förhållandena inom så-

dan fart, där arbetstidsfrågorna ansågs kunna lösas bäst genom avtal. Såsom framgår av vad som har anförts under 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.

Paragrafens hänvisning till 2 § tredje stycket innebär att kollektivavtal, som föreskriver annan form för vederlag än fritid i hamn, måste på arbetstagsarsidan ha sluttits eller godkänts av huvudorganisation.

Med vederlagsparagrafens vecka och tvåveckorsperiod avses samma tidsenhet, som den på vilken den ordinarie arbetstiden skall beräknas. Detta har i lagtexten kommit till uttryck i b) genom benämningen »en period av två veckor», vilket överensstämmer med 6 § andra stycket och avser en fast beräkning till skillnad från ett rullande system.

#### 11 §.

Denna paragraf begränsar övertidsarbets omfattning och motsvarar gällande 15 och 16 §§. Förslaget innebär följande ändringar.

Gällande 15 §, som kan sägas innehålla en definition av övertidsarbete, har i förslaget utgått såsom överflödigt sedan särregeln om säkerhetstjänst har tagits bort. Nämnda paragraf har ersatts genom att förslagets 11 § inleds med orden »utöver skeppstjänst på ordinarie arbetstid får skeppstjänst på övertid åläggas sjöman».

Förbudet i gällande 16 § första stycket för övertidsarbete i sådan utsträckning att det totala arbetstidsuttaget överstiger 16 timmar under ett och samma dygn hindrar inte att ordinarie arbete under ett och samma dygn i vissa fall kan uttagas under längre tid än 16 timmar. Utredningen föreslår att förbudet utvidgas till att gälla all skepps-

tjänst. Bestämmelsen har med en sådan utformning inte sin plats i det lagrum som behandlar övertiden och har därför upptagits i särskild paragraf (12 §).

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, förutan vilket driften inte kan bedrivas rationellt.

Utredningens skäl för den nu föreslagna regeln har varit följande.

Landanställda kan åläggas övertidsarbete under 200 timmar per år och efter dispens under ytterligare 150 timmar per år. Därutöver kan i vissa fall förekomma övertidsarbete med högst 7 timmar i veckan för sådana förberedelse- och avslutningsarbeten, som för verksamhetens ohindrade gång nödvändigtvis måste utföras före eller efter den ordinarie arbetstiden. Arbetstidskommittén har föreslagit att dessa övertidsbegränsningar inte skall ändras. Med maximalt utnyttjande av dispens och förberedelse- och avslutningsarbete kan alltså en landanställd under ett år med 48 arbetsveckor teoretiskt komma upp i 686 övertidstimmar. Det är emellertid endast en liten del av de landanställda som berörs av sådan dispens eller av förberedelse- och avslutningsarbete.

Enligt arbetstidskommitténs betänkande (SOU 1968: 66 avsnitt 5.1.3) låg det genomsnittliga övertidsuttaget inom den svenska industrin under åren 1960–1966 vid omkring 60 à 65 timmar per år eller i stort

sett omkring 1¼ timme i veckan. Siffrorna hänför sig till övertid enligt avtal. Om hänsyn skulle ha tagits endast till vad som utgör övertid i lagens mening, skulle enligt kommitténs antagande siffran för det årliga övertidsuttaget sannolikt minska med högst tio.

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. Sveriges redareförenings 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 skulle alltså öka ytterligare om sjöarbetstidslagens övertidsbegränsning blir oförändrad.

Av dessa skäl och mot bakgrund av vad som framkommit vid den medicinska utredning, som återges i kap. 8, har utredningen sålunda 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. Av hänvisningen till 2 § tredje stycket framgår att avtalet på arbetstagsarsidan måste ha slutits eller godkänts av huvudorganisation.

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,

per vecka till 18 timmar eller efter överens-  
kommelse 24 timmar.

Om parterna begagnar sig av denna möj-  
lighet att avtala om längre övertid än 13  
timmar i veckan, kommer det lagligen till-  
låttna övertidsuttaget per vecka att utgöra  
13 timmar jämte det antal timmar som fram-  
går av avtalet och den som beordrar över-  
tidsarbete därutöver ådrar sig lagens straff-  
ansvar härför (förslaget 18 §).

I detta sammanhang bör beaktas att om  
den ordinarie arbetstidens längd enligt avtal  
avviker från lagen, så inträder övertidsar-  
bete i lagens mening först när sjömannen  
har arbetat mer än som följer av det regel-  
system – lagens eller avtalets – som medger  
den längsta ordinarie arbetstiden. Om den  
är längre i avtalet än enligt lagen, upp-  
kommer alltså övertidsarbete i lagens men-  
ing först när den avtalade ordinarie ar-  
betstiden överskrids (se avslutningen av spe-  
cialmotiveringen till 4 § samt SOU 1956: 20  
s. 257 och 1968: 66 s. 178). Om å andra si-  
dan den ordinarie arbetstiden är längre enligt  
lag än vad avtalet anger, så uppkommer  
övertidsarbete i lagens mening först när den  
lagliga ordinarie arbetstiden överskrids.

Vidare kan avtalen föreskriva att över-  
tidsersättning skall utgå för skeppstjänst  
t. cx. på söndagar eller utom de avtalade  
normala förläggningstiderna. Sådan skepps-  
tjänst 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 uppräknig av de sär-  
skilda situationer som kan föranleda att  
övertidsbegränsningen får överskridas, av-  
slutad med ett mer allmänt formulerat stad-  
gande som avser att fånga in andra där-  
med jämförliga, inte särskilt angivna fall.  
Det är nämligen inte möjligt att i lagtext  
räkna upp alla de situationer där undantag  
från övertidsbegränsningen kan vara befo-  
gade. Utredningen vill emellertid understry-  
ka att undantaget i förslagets 11 § g, som

motsvarar gällande 16 § e), inte får till-  
lämpas på andra åtgärder än sådana som  
är fullt likvärdiga med dem som har upp-  
tagits under a) – f) i 11 §. Undantaget i g)  
skall alltså tolkas restriktivt eftersom man  
annars skulle kunna kringgå lagens över-  
tidsbegränsningar.

Till undantagen i denna paragraf har över-  
förts all skeppstjänst, som avses med gäl-  
lande 14 § och som brukar betecknas sä-  
kerhetstjänst. Detta innebär ingen saklig  
ändring eftersom säkerhetstjänst redan nu  
får utföras utan hinder av övertidsbegräns-  
ningarna (på grund av definitionen i gäl-  
lande 15 § av övertidsarbete, dit säker-  
hetstjänst inte hänförs). Anledningen till  
denna ändring är att utredningen velat ut-  
mönstra den särbehandling av säkerhets-  
tjänst som nu gäller enligt 14 §.

Sistnämnda paragraf anger att »särskild  
ersättning» inte utgår för säkerhetstjänst om  
inte annat har överenskommit. Denna före-  
skrift har funnits i alla sjöarbetstidslagar.  
Såsom anfördes i prop. 1926: 81 s. 23 är  
det fråga om »skeppstjänst, som sjöman  
skall vara skyldig i mån av behov utföra  
jämväl utom den ordinarie arbetstiden och  
dock icke äger att tillgodoräkna sig såsom  
övertidsarbete». Art. 19 punkt 2 i 1958 års  
konvention innehåller den ännu strängare  
regeln att säkerhetstjänst (dit konventionen  
f. ö. hänför flera former av skeppstjänst än  
sjöarbetstidslagen) varken skall räknas in  
i den ordinarie arbetstiden eller anses som  
övertidsarbete. De flesta utländska sjöar-  
betstidsregler som utredningen granskat har  
samma bestämmelse som sjöarbetstidslagen  
om att övertidsersättning inte kan utgå för  
säkerhetstjänst. I vart fall i England och  
Belgien gäller dessutom liksom enligt kon-  
ventionen att säkerhetstjänst ej ens kan räk-  
nas in i den ordinarie arbetstiden. Sjömän  
på italienska fartyg kan för säkerhetstjänst  
som avser bärgningsarbete få ersättning från  
fall till fall beroende på sjömannens presta-  
tion. Endast för sjömän på israeliska fartyg  
stadgas att säkerhetstjänst som utförs utom  
ordinarie arbetstid skall betalas med över-  
tidsersättning med det undantag att livbåts-  
och brandövningar till sjöss ersätts endast

om de utförs på ordinarie arbetstid.

Skyldigheten att utföra säkerhetstjänst på svenska fartyg är författningsenligt ålagd (27 § i förordningen den 9 december 1932 nr 570 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg i dess lydelse enligt kungörelse den 30 juni 1952 nr 580). Utredningen har inte kunnat återfinna någon motsvarande skyldighet för landanställda. Flera storindustrier har emellertid skaffat sig industribrandkårer, i vilka en del av företagets personal tjänstgör frivilligt. Sådan brandkårstjänst ersätts med vanlig arbetslön, om den utförs under normal arbetstid, och annars med timlön, som skiftar från företag till företag. Ibland utgår dessutom ett fast årligt grundarvode. Företagen anser inte att brandkårstjänst på fritid minskar det övertidsarbete som den anställda i övrigt kan åläggas i lagens mening. 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. Arbetstidskommittén föreslår ingen saklig ändring av nödfallsregeln.

Utredningen finner det rimligt att sjöarbetstidslagen i denna del anpassas till allmänna arbetstidslagen. Bestämmelsen, att sjömannen inte är berättigad till särskild ersättning för säkerhetstjänst, reglerar inte arbetstiden utan frågan om sjömans ersättning för utförd skeppstjänst. Lönefrågor anses numera inte böra lösas genom lagstiftning och sjöarbetstidslagen innehåller ej heller någon regel som bestämmer ersättningen för ordinarie arbete. Enligt utredningens förslag skall regeln om minsta övertidsersättning inte behållas i lagen vilket anges i avslutningen av specialmotiven till denna paragraf. 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 sä-

kerhetstjänst får utföras utan hinder av lagens begränsningar av ordinarie arbetstid eller övertidsarbete. Denna regel föreslås bli flyttad till 11 § andra stycket, där det anges vilka former av skeppstjänst som får utföras utan hinder av övertidens veckobegränsning. En sådan lösning är mest naturlig för sådan säkerhetstjänst som avses i gällande 14 § a) och b). När det gäller övningar med säkerhetsanordningar är lösningen inte fullt så självklar. Vid tillkomsten av gällande lag föreslog Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen att för sådana övningar skulle utgå övertidsersättning om de företas på fritid. Departementschefen avvisade förslaget med följande motivering (prop. 1959: 120 s. 109).

Sådana övningar skall anställas regelbundet och det ligger självfallet icke minst i de ombordanställdas intresse att så sker. Övningarna torde i allmänhet icke kunna äga rum under sådana förhållanden att endast ordinarie arbetstid tas i anspråk. Det kan från dessa synpunkter resas betänkligheter mot att undanta sådana övningar från säkerhetstjänsten ombord och därmed förknippa dem med kostnader för redaren.

När det gäller dessa övningar innebär alltså förslaget att de båda nämnda organisationernas önskemål har tillgodosetts. Utredningen anser det emellertid inte befogat att gå ytterligare ett steg så att övningarna blir underkastade lagens övertidsbegränsning utan anser att de alltså bör få utföras utan hinder av den begränsning som gäller för uttagande av övertid.

Förslaget innehåller ingen motsvarighet till bestämmelserna i gällande 17 § om hur övertidsarbete skall ersättas. En bestämmelse, som lagfäster övertidsersättningens storlek, innefattar såsom redan förra sjöarbetstidsutredningen framhöll ett klart avsteg från den annars på den allmänna arbetsmarknaden gällande principen att avtalsparterna har att bestämma om sådan ersättning. Departementschefen delade i prop. 1959: 120 s. 112 denna principiella inställning men framhöll att man inte fick

bortse från att övertidsfrågan på detta område inte kunde bedömas på samma sätt som på den övriga arbetsmarknaden. Det förelåg nämligen en konvention, vars artikel 18 föreskriver att övertidersättningen inte får understiga 125 procent av grundlönen per timme. Hos oss måste såsom departementschefen anmärkte en sådan reglering ske genom lagstiftning. Vidare hade övertidersättningens fixering i lag enligt hans bedömning en restriktiv verkan på övertidsuttaget, som var svår att undvara.

Utredningen anser att reglerna i gällande 17 § inte bör behållas i lagen. Såsom framgår av avsnitt 9.3 behöver konventionens regel om övertidersättningens minimistorlek inte tas in i lagen, eftersom vårt land inte längre bör anses bundet av ratificeringen.

Gällande arbetstidslagar för landanställda innehåller inte någon föreskrift om rätt till övertidersättning utom i fråga om anställda inom detaljhandeln. Arbetstidskommittén föreslår att sistnämnda föreskrift för detaljhandeln inte tas med i den allmänna arbetstidslagen med hänsyn till de lagstiftningsprinciper som normalt tillämpas på lönefrågor (SOU 1968: 66 s. 181).

Övertidersättningens restriktiva verkan tillgodoses för landanställda genom de ersättningsnormer som uppnås avtalsvägen. Detsamma torde komma att gälla för sjömannens del eftersom reglerna i gällande 17 § enligt parternas överenskommelse (se bil. 3) skall tas in i huvudavtalen med Sveriges redareförening. Avtalsbestämmelser i dessa frågor torde komma att inflyta även i andra huvudavtal och i specialavtalen.

## 12 §.

Paragrafen innehåller dels motsvarigheten till bestämmelsen i gällande 16 § om övertidsarbetets dygnsbegränsning som har utvidgats till att gälla all skeppstjänst, dels en ny regel om sammanhängande vila.

Gällande 16 § förbjuder att *övertidsarbete* tas ut i sådan utsträckning att skeppstjänsten överstiger 16 timmar under ett och samma dygn. Eftersom stadgandet enligt

ordalagen endast begränsar förekomsten av övertidsarbete 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.

Såsom framgår av vad som nyss har anförts medger gällande lag att övertidsarbete får åläggas i sådan utsträckning att skeppstjänsten uppgår till 16 timmar under ett och samma dygn. Begränsningen avser alltså kalenderdygn och hindrar därför inte att det arbetstidsuttag, som medges för två dygn, tas ut i en följd på ömse sidor om dygnsskiftet. Teoretiskt kan man sålunda uppnå en sammanhängande tjänstgöring av 32 timmar, från kl. 8 ena dagen till kl. 16 nästa dag. Sjöfartsstyrelsen har i skrivelse den 31 maj 1965 till Kungl. Maj:t framhållit att denna möjlighet sällan torde utnyttjas men att det av bl. a. säkerhetsskäl syntes önskvärt att genom en klar bestämmelse omöjliggöra en sådan tillämpning. Styrelsen ansåg det lämpligt och rimligt att med behållande av maximeringen 16 tim-

mar knyta denna inte till dygnet utan till varje tidsperiod av 24 timmar. Skrivelsen har av Kungl. Maj:t överlämnats till utredningen för att tagas under övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget.

Utredningen har samma uppfattning som sjöfartsstyrelsen. Systemet att begränsa arbetstiden till 24-timmars-perioder i stället för kalenderdygn används redan inom sådana områden som yrkesmässig biltrafik (28 a § vägtrafikförordningen) och luftfart, där i likhet med sjöfarten säkerhetsynpunkter 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 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. Den s. k. bagerilagen innehåller som huvudregel förbud för arbete på söndagar och mellan kl. 20 och 6 på vardagar. Enligt 28 a § vägtrafikförordningen får vilotiden för den som yrkesmässigt framför motor drivet 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 dygnarbetstiden. 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 för trafiksäkerheten.

I fråga om luftfarten har Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) i sina normföreskrifter uttalat att flygsäkerheten inte får äventyras genom trötthet orsakad av för lång sammanhängande flygtjänst. I Linjeflyg Aktiebolags regler, som har godkänts av luftfartsstyrelsen, finns en veckovileregler som föreskriver tjänstefrihet minst 24 sammanhängande timmar per 7-dagarsperiod. Enligt samma regler får under en 24-timmarsperiod, som föregås och följs av minst 16 timmars sammanhängande ledighet, flygtiden uppgå till 8, 9 eller 10 timmar om under 24-timmarsperioden medges minst 6, 7 resp. 8 timmars sammanhängande vila.

För SJ:s linjepersonal gäller att varje arbetsperiod skall begränsas på båda sidor av viloperiod. Viloperioden skall i regel omfatta 8 timmar men kan i undantagsfall förkortas till 6 timmar.

Personal vid lotsväsendet skall ha en sammanhängande viloperiod om minst 8 timmar under varje 24-timmarsperiod. Den viloperiod får minskas för lotsarnas del till 6 timmar högst två gånger i veckan och för båtmännens del till 6 timmar efter lokal överenskommelse.

När det gäller sjömän föreskriver art. 20 i konventionen ang. löner, arbetstid och bemanning å fartyg att sjöman under 16 år inte får arbeta nattetid. Med nattetid förstås en sammanhängande tid av minst 9 tim-

mar, 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. Sålunda föreskriver huvudavtalen med Sveriges redareförening för styrmän (7 § 7 mom.) och för telegrafister (9 § 4 mom.) att, om inte särskilda omständigheter föreligger, sammanhängande vila under varje 24-timmarsperiod skall beredas styrman under minst 6 timmar vid hammuppehåll och telegrafist under minst 8 timmar till sjöss. I bogserbåtsavtalen med SAF:s allmänna grupp stadgas: »Sjöman, som bortsett från måltidsraster haft en sammanhängande tjänstgöring av 16 timmar, skall därefter regelmässigt beredas minst 10 timmars sammanhängande ledighet.»

Redan år 1926 väcktes en motion i riksdagen (I:250) om att sjömän på fartyg utan vaktindelning borde beredas viss sammanhängande vilotid varje dygn. Motionen, som föranleddes av pråmskeppares arbetstider, avvisades (prop. 1934: 240, 2 LU 42, rskr 297) eftersom arbetsförhållandena inte ansågs innebära någon allvarigare olägenhet med hänsyn till risken för överansträngning och därför att sjöarbetstidslagen i princip endast reglerade arbetstiden, medan sjömanslagen innehöll mera allmänt hållna stadganden om fritiden. I 1938 års sjöarbetstidslag togs emellertid in en föreskrift om att ekonomipersonalen på passagerarfartyg skulle ha en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar under loppet av 24 timmar. I sitt remissyttrande över förra sjöarbetstidsutredningens förslag ansåg Sveriges fartygsbefälsförening att lagen borde tillförsäkra radiopersonalen minst 10 timmars sammanhängande fritid under sjödygnen så att en orimlig uppdelning av vaktpassen undveks. Departementschefen var emellertid inte beredd att förorda en sådan

lagändring, eftersom det inte förelåg någon utredning om radiopersonalens arbetstidsförhållanden (prop. 1959: 120 s. 92 och 98).

I vissa utländska bestämmelser föreskrivs sammanhängande viloperiod för sjömän. Enligt norska sjöarbetstidslagen skall vaktfri sjöman i »lokalrutefart» och »kystfart» åtnjuta minst 10 timmars sammanhängande fritid under loppet av varje tidrymd om 24 timmar. På holländska fartyg skall alla sjömän ha en minsta sammanhängande viloperiod om 7 timmar under varje 24-timmarsperiod.

Utredningen anser det önskvärt att garantier skapas för att sjömännens dagligen skall kunna få en sammanhängande vilotid, som är så lång att den möjliggör nödvändig fysisk och psykisk vila och avkoppling. Sjöman, som är trevaktindeldad efter det vanliga systemet med 4 timmars vakt åtföljd av 8 timmars fritid, bör kunna beredas vila med en sammanhängande längd av 8 timmar under åtminstone den ena av dygnets frivakter. Tvåvaktindeldad sjöman kan inte beredas så lång sammanhängande vilotid, eftersom det vanliga systemet med omväxlande 4-, 5- och 6-timmarsvakter inte medger en längre sammanhängande fritid än 6 timmar om dygnet och – under de 24-timmarsperioder då vakttjänstuttaget är störst – 5 timmar per 24-timmarsperiod. Om en viloregel med fixerat timtal exempelvis liknade den som gäller för landsvägstrafiken skulle införas i sjöarbetstidslagen och gälla för alla sjömän, skulle den med hänsyn till nämnda tvåvaktindelning 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. Detta överens-

stämmer med de förut angivna viloreglerna i vägtrafik, luftfart och lotsväsende. 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 hela den längsta av sina frivakter. 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 tredje stycke. Det får ankomma på tillsynsmyndigheten att med ledning av vad som här har anförts vaka över tillämpningen av viloregeln.

I paragrafens tredje 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, liksom skeppstjänst som hindrar sammanhängande vila av tillräcklig längd. 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.

### Övriga bestämmelser

Under denna rubrik upptas i 13–21 §§ bestämmelserna om den ordinarie arbetstidens dispositivitet, kollektivavtals tillämplighet på oorganiserad sjöman, arbetstidsjournal, lagens tillgänglighet ombord, tillsynsmyndighet, straffansvar och laga domstol.

#### 13 §.

Paragrafen motsvarar gällande 18 §. Den 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, eftersom vårt land såsom har anförts i avsnitt 9.3 inte längre kan anses bundet av ratificeringen av 1958 års ILO-konvention. I övrigt skall alltså fortfarande gälla att lagens regler om ordinarie arbetstid kan frångås genom kollektivavtal. Av hänvisningen till 2 § tredje stycket framgår att avtalet på arbetstagarsidan måste ha slutits eller godkänts av huvudorganisation.

#### 14 §.

Bestämmelsen motsvarar 19 § i gällande lag och 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 arbetstagarare. 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 stadganden.

#### 15 §.

Paragrafen motsvarar gällande 20 § och innehåller bestämmelser om arbetstidsjournal.

Nuvarande lag innehåller detaljerade föreskrifter om vem som skall föra journalen, 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 utan det bör kunna anförtros tillsynsmyndigheten att meddela erforderliga 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 mening 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 fackliga organisation som företrädare någon ombordanställd. I rätten att ta del av journalens innehåll ingår som ett väsentligt led rätten att skriva av innehållet. Det uttryckliga stadgandet 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 (prop. 1966: 145 s. 108).

#### 16 §.

Paragrafen överensstämmer med 21 § i gällande lag.

Gällande allmänna arbetstidslag innehåller den straffbelagda föreskriften att lagen skall vara tillgänglig på arbetsstället. Arbetstidskommittén föreslår att bestämmelsen utgår och att motsvarande regel vid behov utfärdas 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 vad nu stadgas 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.

#### 17 §.

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

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. Förslaget har ännu inte behandlats av statsmakterna. Då det alltså kan vara ovisst, vilken myndighet som i framtiden kommer att vara tillsynsmyndighet, föreslår utredningen att i sjöarbetstidslagen skall anges endast att tillsynen skall utövas av »myndighet som Konungen bestämmer».

Hänvisningen i gällande lag till vissa ka-

pitel 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.

#### 18-20 §§.

Dessa paragrafer innehåller ansvarsbestämmelser.

I förslaget har nu gällande bestämmelser moderniserats och på vissa punkter ändrats. Huvudregeln om straff för befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot lagen, har kompletterats så att det anges att för straffbarhet fordras uppsåt eller oaktsamhet. Redarens s. k. husbondeansvar har skärpts genom att för straffbarhet inte längre skall krävas vetskap och vilja, utan det skall räcka att redaren ägt eller bort äga kännedom om överträdelsen. De allmänna medverkansreglerna i brottsbalken har vidsträckt analogisk tillämpning inom specialstraffrätten, men utredningen har likväl ansett det lämpligt att liksom i lagen om säkerheten på fartyg och i sjölagen uttryckligen ange att de allmänna medverkansreglerna skall gälla i fråga om befälhavarens och redarens ansvar i nyss nämnda hänseenden. Vidare har införts en ny bestämmelse om straff för oriktig eller vilsedande uppgift i arbetstidsjournal. Såsom har anförts under 16 § har gällande straffbestämmelse för underlåtenhet att medföra lagtexten ombord utgått.

I förslaget har såsom påföljd för brotten angetts böter, varmed avses dagsböter i enlighet med den terminologi som används i brottsbalken. Straffarten är alltså densamma som gällande lag föreskriver för de gärningar som föreslås alltså bli straffbelagda.

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 tillämpningskungörelsen.

Varken den gällande sjöarbetstidslagen eller tidigare lagar på området har innehållit någon föreskrift om vad som har fordrats i subjektivt hänseende för ansvar. I förarbetena finns endast ett uttalande av departementschefen i prop. 1919: 364 s. 38 om att befälhavaren inte kan göras ansvarig för alla fall, då sjöman används till skeppstjänst i strid mot lagen. Detta uttalande tyder på att man inte avsett att föreskriva s. k. strikt ansvar. Enligt utredningens mening krävs inte heller 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 konstruk-

tion av husbondeansvaret är vanlig inom modern specialstraffrätt och förekommer bl. a. i 323 § sjölagen, som stadgar 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 jämfästs »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 f, SvJT 1968 s. 373).

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

Det bör observeras att denna straffrihetsregel inte sträcker sina verkningar utöver det område som regleras av sjöarbetstidslagen. En befälhavare kan alltså inte åberopa förevarande stadgande 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 § sjösäkerhetslagen).

Det bör också påpekas att förevarande stadgande inte får tillämpas på det fallet att en resa påbörjats utan tillräcklig bemanning i enlighet med sjöarbetstidslagen. Stadgandet 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 bestämmelserna i 23 kap. brottsbalken, varmed avses kapitlets 4 och 5 §§, skall gälla vid medverkan till gärning enligt 18 §. De allmänna med-

verkansreglerna torde visserligen även utan särskild bestämmelse vara tillämpliga inom specialstraffrätten när det gäller annat än bagatellartade förseelser. Utredningen har likväl ansett det lämpligt att i sjöarbetstidslagen uttryckligen fastslå att de allmänna medverkansreglerna skall tillämpas på gärning enligt 18 §. Motsvarande hänvisning återfinns i 332 § sjölagen och 10 kap. 5 § sjösäkerhetslagen.

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 (jämför 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.

Såsom förut har anförts bär redaren ett självständigt straffansvar enligt 18 § andra stycket. Om han emellertid direkt medverkar till brott enligt 18 § första stycket, skall han straffas för denna medverkan och i så fall blir husbondeansvaret i 18 § andra stycket 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.

Stadgandet 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 enligt brottsbalken t. ex. såsom osant intygande. I så fall skall straff inte samtidigt ådömas enligt sjöarbetstidslagen. Om det osanna intygandet har skett utan uppsåt men av oaktsamhet, kan däremot straff följa enligt sjöarbetstidslagen.

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

#### 21 §.

Paragrafen innehåller liksom 26 § i gällande lag en hänvisning till forumbestämmelserna i sjömanslagen.

#### *I kraftträdandet och övergångsbestämmelser*

Arbetstidskommitténs förslag innebär att den maximala gränsen för den ordinarie arbetstiden sänks successivt från 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> till 40 timmar i veckan i tre etapper om 50 minuter per vecka och att dessa etapper genomförs vid ingången av vart och ett av tre på varandra följande år och påbörjas tidigast den 1 januari 1970 och senast den 1 januari 1973.

Utredningen har redan i avsnitt 8.1 uttalat, att då arbetstidskommittén nu föreslår att 40-timmarsveckan skall förverkligas i etapper, bör de ombordanställdas arbetstid i princip minskas samtidigt och i samma omfattning. I likhet med vad arbetstidskommittén har föreslagit bör förkortningen genomföras i tre etapper.

Arbetstid ombord beräknas i hela eller halva timmar. Förkortningsetapperna bör därför likaledes avse hela eller halva timmar. Sjöarbetstidsförkortningen till 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> timmar skedde också på detta sätt såväl i avtalen som enligt lagändringen år 1966. De två första etapperna utgjorde därvid vardera en timme och den sista etappen en halv timme.

Huruvida etapperna skall grupperas i samma ordning som 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 kan finna lämpligt. Utredningen anser därför att man inte nu kan ta slutlig ställning i denna fråga.

Såsom arbetstidskommittén konstaterar i sitt betänkande (SOU 1968: 66 s. 183) är det i och för sig tekniskt möjligt att den nya arbetstidslagstiftningen träder i kraft före arbetstidsförkortningen. Enligt kommitténs uppfattning bör emellertid en samordning ske och det har synts kommittén mest ändamålsenligt att lagstiftningen träder i kraft samtidigt med den första förkortningsetappen, varvid i en övergångsbestämmelse bör anges de etappvisa stegen.

Sjöarbetstidsutredningen har i dessa frågor samma uppfattning som arbetstidskommittén och föreslår därför, att den nya sjöarbetstidslagen träder i kraft samtidigt med den första förkortningsetappen, dvs. på samma gång som allmänna arbetstidslagen skall träda i kraft.

Lagförslaget innebär (13 §) i likhet med gällande lag att parterna genom kollektivavtal skall kunna överenskomma om avsteg från lagreglerna om ordinarie arbetstid. I fråga om vederlag kan parterna enligt 10 § i förslaget avtala om vederlagets form och storlek, medan däremot tidsbestämningarna för vederlag är tvingande och därför kan frångås endast efter dispens. För att parterna skall kunna helt utnyttja sin rätt att träffa avtal om avsteg från tidpunkterna för förkortningsetapperna, vilket kan vara nöd-

vändigt i sådan sjöfart där avtalsperioden avviker från den gängse, bör parterna genom en särskild övergångsbestämelse ges möjlighet att frångå tidsbestämningarna i lagens vederlagsregler. Möjligheten bör anknyta till den avtalsform, som anges i 2 § tredje stycket, och avse endast tiden till dess arbetstidsförkortningen helt har genomförts. Motsvarande övergångsregel föreskrevs när principen om 42<sup>1/2</sup>-timmarsveckan skrevs in i sjöarbetstidslagen (prop. 1966: 138 s. 11).

# Bilaga 1

## Sjöarbetstidslagen den 30 juni 1959 (nr 404)<sup>1</sup>

### 1 kap.

#### *Inledande bestämmelser*

#### 1 §.

*1 mom.* Denna lag äger, med nedan omnämnda undantag, tillämpning å skeppstjänst.

Med skeppstjänst förstås i denna lag arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes.

*2 mom.* Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg varå utom denne minst tre personer äro anställda; maskinchef och främste styrman, därest deras skeppstjänst icke är indelad i vakter; föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg varå utom denne minst sex personer äro anställda inom avdelningen;

läkare och annan person som är anställd uteslutande för att meddela sjukvård;

person som är anställd uteslutande för att meddela undervisning;

musiker;

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

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen

a) kronan tillhörigt fartyg, såvida icke Konungen annorlunda förordnat,

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

c) räddningsfartyg då det användes såsom sådant,

d) lustfartyg,

e) segelfartyg med hjälpmaskin, om fartygets bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 25 registerton, såvida ej Konungen om sådant fartyg annorlunda förordnat.

*3 mom.* När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag, i den mån det icke strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt.

<sup>1</sup> Prop. 1959: 120, 2 LU 31, rskr 27§; lagen ändrad den 9 december 1966 (nr 620) genom lag om ändrad lydelse av 12 § och 13 § 1 mom. sjöarbetstidslagen, se prop. 1966: 138, 2 LU 77, rskr 336

## 2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

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

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

*passagerarfartyg*: fartyg för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

*dygn*: tiden från klockan 0 till klockan 24;

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

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

*närtrafik*: fart i svenskt farvatten eller eljest i Östersjön eller därmed i förbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt-Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

*fjarrtrafik*: vidsträcktare fart än närtrafik;

*lokalfart*: fart i vilken förekommande resa icke under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång från eller till svensk hamn.

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

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola, utom i fall som avses i 13 § 1 mom., undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst 1 timme.

Såsom vecka räknas en period av sju dygn i följd.

## 2 kap.

### *Ordinarie arbetstid å fartyg i fjarrtrafik och i närtrafik*

## 3 §.

Om ordinarie arbetstid å fartyg i fjarrtrafik eller i närtrafik stadgas i 4–12 §§; dock att i fråga om fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, som nyttjas i lokalfart, i stället skall gälla vad som föreskrives i 3 kap.

## 4 §.

1 mom. För vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen samt för sjöman tillhörande radiopersonalen må ordinarie arbetstid till sjöss utgöra högst 8 timmar om dygnet, där ej annat är stadgat i 2 mom.

2 mom. Å fartyg i närtrafik må, därest fartyget har en bruttodräktighet understigande 500 registerton, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som avses i 1 mom. utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd och 112 timmar under loppet av två veckor i följd; dock skall ordinarie arbetstiden utgöra högst 8 timmar om dygnet för

a) sjöman som tillhör maskinpersonalen, om fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter; samt

b) eldare som har att för hand elda med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång.

## 5 §.

Å dygn under vilket fartyget avgår från eller ankommer till hamn må ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 4 § icke överstiga 8 timmar.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av avgångs- eller ankomstdygn må under det dygnet tillämpas den längre ordinarie arbetstid som må gälla när fartyget är till sjöss; dock att skeppstjänst icke må, utöver ordinarie arbetstid enligt första stycket, såsom ordinarie arbete åläggas sjömannen under längre tid än 1 timme medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn.

## 6 §.

Å helgdag när fartyget är till sjöss eller avgår från eller ankommer till hamn må sjöman som avses i 4 § icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än

1) arbete som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov,

2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst,

3) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme,

4) arbete som erfordras för besättningens förplägning,

5) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgång från eller ankomst till hamn,

6) arbete för ombordtagande och ilandförande av passagerare, post och passagerares effekter,

7) arbete för ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, samt

8) lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas.

## 7 §.

Under fartygets uppehåll i hamn må ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 4 § icke överstiga 8 timmar om dygnet och 45 timmar i ~~veckan~~. Arbetstiden skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

Å helgdag må sjömannen under sådant uppehåll icke åläggas att fullgöra skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

## 8 §.

För dagman utgör ordinarie arbetstid till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 45 timmar i veckan.

Å helgdag när fartyget är till sjöss må dagman icke under längre tid än sammanlagt 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov. Å helgdag som infaller å avgångs- eller ankomstdygn må dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som avses i 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

## 9 §.

Under fartygets uppehåll i hamn skall för dagman gälla vad som stadgas i 7 § för där avsedda sjömän.

10 §.

*1 mom.* För sjöman tillhörande ekonomipersonalen må ordinarie arbetstid för dygn till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn utgöra

å *passagerarfartyg*

högst 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

å *annat fartyg*

högst 8 timmar.

Under fartygets uppehåll i hamn må för sjöman tillhörande ekonomipersonalen ordinarie arbetstid för dygn utgöra

å *passagerarfartyg*

a) när passagerare finnes ombord, 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd, och  
b) i annat fall 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag samt att annan personal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete;

å *annat fartyg*

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

*2 mom.* Ordinarie arbetstid skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas

å *passagerarfartyg* under fartygets uppehåll i hamn, när passagerare icke finnes ombord, till tiden före klockan 19; samt

å *annat fartyg*

till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, mellan klockan 6 och klockan 19, och

under fartygets uppehåll i hamn, mellan klockan 6 och klockan 18 å söckendag utom lördag samt mellan klockan 6 och klockan 15 å lördag och helgdag.

11 §.

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

12 §.

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 42 timmar 30 minuter under loppet av en vecka då fråga är om dagman eller sjöman som avses i 4 § och vars ordinarie arbetstid till sjöss utgör högst 8 timmar om dygnet eller

b) 85 timmar under loppet av två veckor i följd då fråga är om annan sjöman, skall sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid i hamn eller ock på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal. Från den tid för vilken vederlag må utgå skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit jämlikt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

### 3 kap.

#### *Ordinarie arbetstid å vissa fartyg i lokalfart*

##### 13 §.

1 mom. Nyttjas fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 registerton i lokalfart inom svensk hamn, må ordinarie arbetstid ej överstiga 42 timmar 30 minuter i veckan, raster oräknade. Arbetstiden må ej något dygn överstiga 9 timmar.

Bedrives arbete med regelbunden skiftindelning, må annan arbetstid än nyss angivits tillämpas, såframt arbetstiden under en tidrymd av högst tre veckor icke överstiger i genomsnitt 42 timmar 30 minuter i veckan.

2 mom. Nyttjas fartyg, som avses i 1 mom., i lokalfart annorstädes än inom svensk hamn, må ordinarie arbetstid ej överstiga 12 timmar för dygn och 56 timmar i veckan.

Å helgdag när fartyget hela dygnet uppehåller sig i hamn må sjömannen icke åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

### 4 kap.

#### *Säkerhetstjänst och övertidsarbete*

##### 14 §.

Utöver vad som stadgas i 2 och 3 kap. må skeppstjänst åläggas sjöman då fråga är om a) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för liv eller fartyg;

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

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

För sådan skeppstjänst är sjömannen, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning.

##### 15 §.

Utöver vad som stadgas i 2 och 3 kap. må sjöman mot ersättning åläggas jämväl annan än i 14 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

##### 16 §.

Övertidsarbete må åläggas sjöman under högst 18 timmar i veckan. Dock må övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar.

Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

Från den i första stycket stadgade begränsningen undantages övertidsarbete som erfordras för

a) avvärjande av hotande fara för gods;

b) nödig vakttjänst i hamn;

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

d) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit minskad under pågående resa, eller

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

## 17 §.

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

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

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

3 mom. Då övertidsarbete ersättes med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid förläggas till samma dygn som det varunder övertidsarbetet utfördes, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Är fråga om sjöman som uppbar kontant lön, skall fritiden beredas i hamn och må icke, om övertidsarbetet utföres å helgdag, förläggas till söckendag varunder sjömannen utför övertidsarbete mot annan ersättning än fritid å samma söckendag.

## 5 kap.

### *Övriga bestämmelser*

## 18 §.

Från de begränsningar som stadgas i 4–10 och 13 §§ må avsteg göras genom kollektivavtal som å arbetstagsidan slutits eller godkänts av organisation vilken enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt är att anse såsom huvudorganisation. Avtal om sådant avsteg är dock utan verkan, i den mån det strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt.

## 19 §.

Rcdare, som är bunden av kollektivavtal som avses i 12 eller 18 §, äger tillämpa avtalet beträffande sjöman, vilken sysselsättes i sådant arbete som avses därmed, även om sjömannen ej är medlem av den avtalslutande organisationen på arbetstagsidan. Vad nu sagts gäller dock ej sjöman som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

## 20 §.

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

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

När skäl därtill äro må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra arbetstidsjournal såvitt angår fartyg med en brutodräktighet understigande 500 registerton.

## 21 §.

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

22 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynen meddelas av Konungen.

23 §.

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

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen skett med hans vetskap och vilja. Frihet från ansvar enligt denna paragraf föreligger dock, där det kan visas att tillgång till nödig bemanning för att i allo anordna skeppstjänsten i enlighet med denna lag icke funnits i senast besökta hamn.

24 §.

Bryter någon mot föreskrift som är meddelad i 20 §, straffes med dagsböter.

25 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet som enligt 21 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

26 §.

Om domstol i tvistemål som bör bedömas efter denna lag samt i mål rörande förseelse varom i denna lag sägs skall vad i 7 kap. sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

---

*Övergångsregler meddelade den 30 juni 1959 (404).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1960.

Genom denna lag upphäves sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631).

Undantag som avses i 1 § 3 mom. och 20 § må meddelas jämväl innan lagen trätt i kraft.

*Övergångsregler meddelade den 9 december 1966 (nr 620).*

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1967.

De i 12 § och 13 § 1 mom. angivna arbetstiderna för en vecka och två veckor skola dock, i stället för 42 timmar 30 minuter och 85 timmar, utgöra 44 och 88 timmar under tiden den 1 februari 1967 – den 31 januari 1968 samt 43 och 86 timmar under tiden den 1 februari – den 31 december 1968. För tiden till och med den 31 december 1968 får avsteg göras från dessa tidsbestämningar i den ordning som föreskrives i 18 §.

## Bilaga 2      Statistiska centralbyråns undersökning av rederinäringens intäkter och kostnader m. m. åren 1963/64

### 2.1 Inledning

#### 2.1.1 Undersökningens tillkomst

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 8 oktober 1964 regeringsrådet Bengt Wieslander såsom utredningsman med uppgift att överse sjöarbetstidslagen. Utredningsmannen skulle därvid särskilt belysa de företagsekonomiska och samhällsekonomiska verkningarna av jämkningar i fråga om arbetstiden.

Den 26 mars 1965 hemställde utredningsmannen i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt statistiska centralbyrån att i samråd med sjöfartsstyrelsen företaga en statistisk undersökning avseende driftintäkter och kostnader under kalenderåren 1963 och 1964 för handelsfartyg om minst 300 brt.

Skrivelsen tillställdes den 29 april 1965 statistiska centralbyrån för yttrande, som efter samråd med sjöfartsstyrelsen avgavs den 14 maj 1965. I yttrandet framhölls bl. a. att vissa uppgifter, främst uppgifter om driftintäkter och erlagda tidshyror, kunde erhållas ur den reguljära sjöfartsstatistiken. Dessutom kunde vissa uppgifter om kapitalkostnader hämtas från den s. k. vinststatistiken för rederiföretag samt från kreditmarknadsstatistiken. Den begärda undersökningen skulle härigenom kunna inskränkas till att avse uppgifter om driftkostna-

derna. Vidare betonades, att frågan om anläggningskapital och kapitalkostnader för sjöfartsnäringen inrymde »åtskilliga svårösta problem i fråga om mätning och värdering samt vad gäller tolkningen av de data som står till buds.»

Den 30 juni 1965 gav Kungl. Maj:t statistiska centralbyrån i uppdrag att utföra undersökningen.

Två statistisk-ekonomiska undersökningar rörande den svenska sjöfartsnäringen utfördes under 1930-talet av kommerskollegium och har publicerats i statens offentliga utredningar, nämligen Den svenska sjöfartsnäringen, statistisk-ekonomisk undersökning (SOU 1936: 22) avseende år 1933 samt Den svenska sjöfartsnäringens ekonomi åren 1936 och 1937 (SOU 1941: 34).

Under 1950-talet verkställdes två undersökningar begränsade till det mindre och medelstora tramptonnaget. Den större undersökningen avsåg åren 1948, 1950-1953 och ingår i SOU 1955: 2 medan en undersökning för år 1956 endast utgavs i stencil. Sistnämnda utredning tillkom på begäran av 1957 års sjöarbetstidsutredning och refererades i dess betänkande (stencil 7.11. 1958, handelsdepartementet, s. 19).

#### 2.1.2 Undersökningens population och vissa huvudresultat

Som tidigare nämnts skulle enligt uppdra-

Tabell A. Rederinäringens bruttointäkter och driftkostnader i mkr 1963/64

	1963	1964
1. Bruttointäkter för fartyg om 100 brt och däröver	2 765	3 032
2. Bruttointäkter för fartyg mellan 100 och 299 brt	38	40
3. Bruttointäkter för fartyg om 300 brt och däröver ej ingående i undersökningen	25	6
4. Bruttointäkter för fartyg om 300 brt och däröver ingående i undersökningen (punkt 1 minus punkt 2 och 3)	2 702	2 986
5. Driftkostnader för fartyg ingående i undersökningen (utom tidshyror enligt punkt 6 nedan)	1 930	2 043
6. Tidshyror erlagda för fartyg förhyrda från utlandet	163	217
7. Driftöverskott för fartygen (punkt 4 minus punkt 5 och 6)	609	726
8. Kostnader gemensamma för rederi (för huvudkontor i land m. m.)	172	182
9. Driftöverskott totalt (punkt 7 minus punkt 8)	437	544

get undersökningen avseende driftintäkter och kostnader under kalenderåren 1963 och 1964 omfatta handelsfartyg om 300 brt och däröver. Förutom svenska handelsfartyg skulle även ingå handelsfartyg som förhyrts av svenska redare från utlandet.

Uppgifter om rederinäringens bruttointäkter för handelsfartyg om 300 brt och däröver har erhållits från den årliga sjöfartsstatistiken för 1963 och 1964. Uppgifter om driftkostnaderna har inhämtats genom särskild enkät.

För att klargöra sambandet mellan den population, som ingår i undersökningen och den population som omfattar alla handelsfartyg om 100 brt och däröver, har vissa huvudresultat av undersökningen sammanställts i tabell A ovan. Under punkt 1 återges bruttointäkterna för alla handelsfartyg om 100 brt och däröver. Av dessa fartyg är fartyg upp till 299 brt ej med i undersökningen. Av tabellen kan utläsas att dessa mindre fartygs bruttointäkter endast

utgör något mer än en procent av bruttointäkterna enligt punkt 1. Bortfallet i enkäten framgår av punkt 3. För 1963 uppgår det till knappt en procent och för 1964 till praktiskt taget noll. Huvudanledningen till bortfallet 1963 är att några rederier, som fanns i början av detta år, senare upphört och några uppgifter om deras verksamhet har ej stått att få. Uppgifterna från och med punkt 4 avser den population som ingår i undersökningen.

I följande tablå har resultaten från undersökningen för 1964 kompletterats med uppskattade data för kostnader och överskott för de handelsfartyg om 100 brt och däröver som ej ingår i undersökningen. Bruttointäkter för fartyg mellan 100 och 299 brt uppgår enligt tabell A ovan till 40 mkr samt för övriga fartyg, som av olika skäl ej ingår i undersökningen, till 6 mkr. Relationen mellan bruttointäkter och kostnader har för dessa fartyg antagits vara densamma som för fartyg i storleksgruppen 300–449 brt.

	Ingår i undersökningen mkr	Ingår ej i undersökningen mkr	Summa mkr
Bruttointäkter	2 986	46	3 032
Driftkostnader	2 225	40	2 265
Löner till ombordanställda	468	12	480
Annat	1 757	28	1 785
Tidshyror	217	0	217
Driftöverskott, totalt	544	6	550

Såsom framgår av tablåen täcker undersökningen från intäcks- och kostnadssynpunkt praktiskt taget hela rederinäringen<sup>1</sup>.

### 2.1.3 Populationens indelning

I den reguljära statistiken indelas den svenska handelsflottan i följande fartygsslag:

<sup>1</sup> Här har icke hänsyn tagits till handelsfartyg om 99 brt eller därunder. Dessa fartygs bruttointäkter kan beräknas uppgå till omkring 15 mkr 1964.

**Tabell B.** Handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver fördelade på fartygsslag vid 1963 och 1964 års slut.

Fartygsslag	1963			1964		
	Antal	1 000 brt	i % av tonnage	Antal	1 000 brt	i % av tonnage
Tankfartyg	121	1 370	33,8	116	1 365	33,3
Bulkfartyg	67	917	22,7	72	1 053	25,7
Passagerarfartyg	44	119	2,9	50	133	3,2
Övriga fartyg	506	1 642	40,5	463	1 542	37,6
<b>Summa</b>	<b>738</b>	<b>4 048</b>	<b>100,0</b>	<b>701</b>	<b>4 093</b>	<b>100,0</b>

1. tankfartyg  
bulkfartyg
2. malmtankfartyg
3. malmfartyg
4. övriga bulkfartyg
5. kyl- och frysartyg
6. passagerarfartyg (inkl. färjor)
7. övriga fartyg utom motorseglare
8. motorseglare

Då enstaka rederier äger huvuddelen av fartygen inom vissa av dessa grupper kan av sekretesskäl en så detaljerad uppdelning icke publiceras för intäcks- och kostnadsundersökningen. I denna särskiljes följande fartygsslag.

- a. tankfartyg
- b. bulkfartyg (= grupperna 2, 3 och 4 ovan)
- c. passagerarfartyg (inkl. färjor)
- d. övriga fartyg (= grupperna 5, 7 och 8 ovan)

Fördelningen av det svenska handelstonaget om 300 brt och däröver vid 1963

respektive 1964 års slut på de sistnämnda fartygsslagen framgår av tabell B.

Uppdelningen av materialet i undersökningen efter fartygsstorlek följer i huvudtabellerna i stort den indelning som används i den reguljära sjöfartsstatistiken. Den väsentliga skillnaden är att fartyg om 20 000 brt och däröver förts samman till en grupp. I tabell C redovisas handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver fördelade på vissa storleksgrupper vid 1963 och 1964 års slut.

De handelsfartyg som disponeras av den svenska rederinärningen kan ur redovisnings-synpunkt fördelas på följande tre grupper:

- a. svenska fartyg i svensk drift
- b. svenska fartyg uthyrda till utlandet och
- c. fartyg förhyrda från utlandet.

Fartygen intjänar intäkter av två slag, nämligen bruttofrakter och tidshyror. Bruttofrakter intjänas sett från undersökningens synpunkt under den tid ett fartyg är i svensk drift, oavsett om det disponeras av ägare eller annan i egenskap av förhyrare.

**Tabell C.** Handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver fördelade på storleksgrupper vid 1963 och 1964 års slut.

Storleksgrupper i brt	1963			1964		
	Antal	1 000 brt	i % av tonnage	Antal	1 000 brt	i % av tonnage
300— 449	72	26	0,6	68	25	0,6
450— 499	130	64	1,6	133	66	1,6
500— 1 999	89	130	3,2	81	117	2,8
2 000— 4 999	165	573	14,2	147	520	12,7
5 000— 9 999	140	995	24,6	133	952	23,3
10 000—19 999	114	1 532	37,8	103	1 411	34,5
20 000—	28	727	18,0	36	1 002	24,5
<b>Summa</b>	<b>738</b>	<b>4 048</b>	<b>100,0</b>	<b>701</b>	<b>4 093</b>	<b>100,0</b>

Tidshyror blir endast redovisade i de fall de utgått för fartyg uthyrda till utlandet.

Vid förhyrning åvilar förhyraren kostnaderna för bunkers, övertid, assurans av frakten och i regel kommissionsarvoden, lastnings- och lossningskostnader samt fartygs-, hamn- och kanalavgifter. Ägaren svarar endast för löner (utom övertidersättning), proviant, assurans för fartyget samt reparationskostnader.

Kostnadsstrukturen blir olika för fartyg i svensk drift och för fartyg som uthyrt till utlandet. Handelsflottans intäkter och kostnader har därför uppdelats på svensk drift och utländsk drift.

Uppdelningen av bruttointäkterna har hämtats direkt ur sjöfartsstatistiken. Uppdelningen av kostnaderna har krävt ett särskilt kalkylförfarande. Vad avser fartyg, som intjänat både bruttofrakter och tidshyror och således en del av året varit i svensk drift och en annan del av året varit uthyrda till utlandet, har fördelningen av driftkostnaderna måst kalkyleras. Utproportioneringen av kostnaderna i svensk och utländsk drift underlättas av att vissa kostnader vanligtvis åvilar ägaren av ett fartyg

och andra kostnader förhyraren.

För i undersökningen ingående driftkostnader, dvs. de kostnader som ägaren svarat för, har fördelningen på svensk och utländsk drift gjorts med ledning av den tid fartygen gått i svensk respektive utländsk drift.

För att exemplifiera förfarandet ges i följande tablå vissa uppgifter avseende år 1964 för tankfartyg, det fartygsslag för vilket tidshyror från utlandet är en mycket betydande intäktspost.

Vid fördelning av driftkostnaderna i tablå är det endast för punkt 4 som ett kalkylförfarande måst tillgripas, nämligen för uppdelningen i 4 a och 4 b. Av tankfartygens totala driftkostnader för fartygen om 275 mkr utgör punkt 4 33 mkr, sålunda endast något mer än 10 procent. I tabellerna i undersökningen redovisas enbart data motsvarande de som anges i punkterna 5 och 6 ovan.

#### 2.1.4 Blanketter för den särskilda kostnadsundersökningen

Fr. o. m. februari 1965 har underhandskontakter ägt rum mellan utredningsmannen och hans expertis samt statistiska centralbyrån och sjöfartsstyrelsen angående utformningen av uppgiftsblanketter. Diskussionen avsåg huvudsakligen vilka kompletterande frågor utöver den reguljära statistiken, som var av särskild vikt att få besvarade, och i vad mån uppgiftslämnarna inom en rimlig tidsperiod och med en rimlig insats av arbetskraft kunde tänkas besvara dessa.

I samband med undersökningen utsändes två specialblanketter, blanketterna 1 och 2, vilka utarbetats i enlighet med de riktlinjer som dragits upp under ovannämnda diskussioner. Blankett 1 avsåg uppgifter om kostnader för varje fartyg och blankett 2 uppgifter om kostnader som ej kan fördelas på fartyg utan är gemensamma för ett rederi eller en rederikoncern (bil. 1 och 2). Anvisningar för blanketternas ifyllande framgår av bil. 3. Nedan lämnas vissa kommentarer till några punkter på blanketterna.

På blankett 1 infordrades uppgifter om fartygens anskaffningsvärden och ombygg-

	Därav:			
	Bruttointäkter mkr	Bruttofrakter mkr	Tidshyror mkr	Driftkostnader mkr
1. Samtliga tankfartyg	484	224	260	275
2. Enbart i svensk drift	197	197	—	145
3. Enbart i utländsk drift	230	—	230	97
4. I både svensk och utländsk drift	57	27	30	33
Därav:				
a) i svensk drift	27	27	—	20
b) i utländsk drift	30	—	30	13
5. Tankfartyg i svensk drift (2 + 4 a)	224	224	—	165
6. Tankfartyg i utländsk drift (3 + 4 b)	260	—	260	110

nadskostnader. Avsikten var, att dessa värden skulle användas som underlag för en beräkning av kapitalkostnaderna. Blanketten upptog även specifikation av sysselsätningstiden på sjödygn, ankomst- och avgångsdygn samt hamndygn. En sådan uppdelning inforas inte inom ramen för den reguljära sjöfartsstatistiken.

På blankett 1 skulle vidare redovisas driftkostnader för fartygen, dvs. sådana driftkostnader som uppgiftslämnarna normalt kan ange för varje fartyg.

Det kan nämnas att posten fartygs-, hamn- och kanalumgälder skulle innefatta även lotsavgifter samt fyr- och båkavgifter.

Lönekostnaderna har i denna undersökning till skillnad mot tidigare undersökningar delats upp på löner till befäl och till manskap. Under beteckningen proviant skulle uppgivas det belopp som faktiskt erlagts för inköp av varor till bemanningen. Kostersättning skulle således inte medtagas. Det bör observeras att proviant som inköps för fartygens restauranger för resande redovisas under posten övriga driftkostnader. Posten övriga fartygsförnödenheter avsåg kostnader för olika slag av inventarier som maskin- och däcksinventarier samt servis och köksinventarier. Under denna post skulle även föras smörjolja och diverse förnödenheter, såsom färger, tågvirke, presenningar, soltak, färskvatten, tvätt, elektrisk ström från land etc.

Under uppgifter om klassning<sup>2</sup> skulle uppgiftslämnarna ange årtal för den senaste klassningen och om möjligt även kostnaden för denna.

På blankett 2 upptogs huvudsakligen kostnader för administrationen i land samt pensionsavgifter för såväl ombordanställda som anställda i land. Med uttrycket andra pensionsavgifter avsågs avgifter till bl. a. Handelsflottans pensionsanstalt och Sjöfolkets Pensionskassa.

Vidare kan nämnas, att de löner till ombordanställda som ej kan fördelas på fartyg, avsåg löner till rederianställda, företrädesvis befäl som inte har sin anställning inskränkt till visst fartyg utan avlönas av rederiet även under perioder då de inte tjänst-

gjort ombord.

### 2.1.5 Granskningen av specialblanketterna

Blanketterna utsändes till uppgiftslämnarna i juli 1965 och skulle insändas till statistiska centralbyrån före den 1 oktober samma år. Vid denna tidpunkt hade större delen av materialet inkommit. En ansenlig del av materialet måste kompletteras på olika sätt. Här nedan ges några exempel på arten av det kompletteringsarbete etc. som företagits för olika uppgifter.

Under rubriken sysselsättningstidens fördelning skulle med sjö-, hamn-, ankomst- och avgångsdygn avses hela dygn. En del uppgiftslämnare hade här räknat fram dygnantalet utifrån antalet timmar. Dyliga uppgifter har justerats.

Posterna kommissions- (mäklar-) arvodet, lastnings- och lossningskostnader samt fartygs-, hamn- och kanalumgälder uppgavs för ett antal mindre fartyg i ett sammanlagt belopp. Detta beror på att mäklarna ofta sköter betalningen av dyliga kostnader och redarna har då lämnat uppgift till statistiska centralbyrån om de totalbelopp som mäklarna debiterat. Kostnaderna har fördelats bl. a. med ledning av mera kompletta uppgifter för andra fartyg.

Ungefär en femtedel av uppgiftslämnarna hade primärt inte delat upp löneposten på befäl och manskap. Anledningen härtill är att vissa rederier i sin löpande bokföring ej skiljer på dessa kategorier per fartyg. Det skulle ha inneburit ett mycket omfattande arbete för dem att framtaga exakta uppgifter. De skulle nämligen ha varit tvungna att gå igenom samtliga lönespecifikationer för de två åren. Efter kontakt med dessa uppgiftslämnare har lönebeloppen kalkylmässigt delats upp på befäl och manskap.

Det har stött på betydande svårigheter att uppnå strikta gränser mellan rubriken »övriga fartygsförnödenheter» och vissa andra kostnadsposter. Smörjmedel har i de

<sup>2</sup> Med klassning avses de grundliga periodiska besiktningar som ett handelsfartyg måste undergå för att få kvarstå i sin klass hos de olika klassificeringssällskapen.

insända uppgifterna ofta redovisats under rubriken bunkers. Kostnader som rätteligen bort redovisas under »övriga fartygsförnödenheter» har i betydande utsträckning förts till reparationer och underhåll. Detta beror på att vissa förnödenheter anskaffats i samband med att fartyget legat upplagt för reparation. De har även i viss utsträckning räknats in bland övriga driftkostnader. Ett betydande arbete har lagts ned på att söka få fram en enhetlig redovisning under de olika kostnadsslagen.

Beträffande klassningskostnaden har vid förfrågningar i flertalet fall åtminstone ett ungefärligt belopp kunnat erhållas ifråga om helårsklassning. Klassningen återkommer, åtminstone för mindre tonnage, vart fjärde år. Det betraktades som önskvärt att kunna särskilja denna kostnad från de »normala» reparations- och underhållskostnaderna. Kostnaden för successiv klassning har emellertid trots kontakter med rederiernas inspektionsavdelningar vanligen inte kunnat erhållas. Orsaken till detta har varit att klassningskostnader inte har kunnat särskiljas från övriga kostnader för reparation och underhåll. För fartyg som saknar uppgift om klassningskostnaden angavs dock årtalet för klassningen.

Slutligen kan nämnas att ifyllandet av uppgifterna på blankett 2 i många fall inneburit svårigheter för företag, vilka förutom rederirörelse även drivit annan verksamhet. I samband med komplettering av uppgifterna har dock i allmänhet uppskattningar kunnat lämnas om där upptagna kostnader.

## 2.2 Handelsflottan och dess bemanning

### 2.2.1 Allmänt

För att det skall gå att lättare bedöma undersökningens resultat redovisas i detta avsnitt vissa uppgifter över utvecklingen av handelsflottans fartyg och bemanning under senare år. Uppgifterna bygger helt på den reguljära sjöfartsstatistiken.

Fartyg under 300 brt har ej tagits med. Härigenom kommer framställningen att om-

Tabell D. Handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver fördelade på fartygsslag vid 1960 och 1967 års slut.

Fartygsslag	1960 1 000 brt	1967 1 000 brt	Förändring i 1 000 brt
Tankfartyg	1 299	1 447	+ 148
Malmtankfartyg	410	447	+ 37
Bulkfartyg — utom malmtankfartyg	235	886	+ 651
Kyl- och frysartyg	152	243	+ 91
Passagerarfartyg	108	203	+ 95
Övriga fartyg	1 564	1 300	— 264
Summa	3 768	4 526	+ 758

fatta samma population som ingår i kostnadsundersökningen.

### 2.2.2 Handelsflottan 1960–1967

Flottan av handelsfartyg om 300 brt och däröver omfattade 3,77 milj. brt vid 1960 års utgång och 4,53 milj. brt vid 1967 års utgång. Bruttotonnaget ökade alltså med 0,76 milj. ton eller 20 procent (se tabell D).

För den största ökningen svarar bulkfartygen, inemot två tredjedels miljon brt. Gruppen »övriga fartyg» har minskat kraftigt. Tanktonnaget har ökat med nära 150 000 brt.

I tabell E redovisas bestånden fördelade på olika storleksgrupper i brt vid 1960 och

Tabell E. Handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver fördelade på storleksgrupper i brt vid 1960 och 1967 års slut.

Storleksgrupper i brt	1960 1 000 brt	1967 1 000 brt	Förändring i 1 000 brt
300— 449	31	22	— 9
450— 499	58	61	+ 3
500— 1 999	190	88	— 102
2 000— 4 999	707	391	— 316
5 000— 9 999	1 007	1 061	+ 54
10 000—19 999	1 396	1 216	— 180
20 000—29 999	379	600	+ 221
30 000—	—	1 087	+ 1 087
Summa	3 768	4 526	+ 758

Tabell F. Handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver fördelade efter ålder vid 1960 och 1967 års slut.

År	1960 %	1967 %
0—4	41,9	47,3
5—9	24,3	29,0
10—14	11,1	12,9
15—19	10,7	4,9
20—24	5,0	3,4
25—29	1,8	1,2
30—	5,3	1,3

1967 års slut samt förändringen i beståndet mellan de två åren.

Mellan de två åren har skett en avsevärd förskjutning mellan olika storleksgrupper. Bortsett från den obetydliga uppgången för fartyg i storleksgruppen 450—499 brt samt för fartyg i storleksgruppen 5 000—9 999 brt faller ökningen i tonnage på fartyg om minst 20 000 brt. Inom denna grupp berör den största ökningen fartyg om 30 000 brt och däröver. Gruppen 2 000—4 999 brt har decimerats mycket kraftigt. Detsamma gäller gruppen 10 000—19 999 brt. Det kan tilläggas att tonnaget för handelsfartyg från 100 till 299 brt från 1960 års utgång till 1967 års utgång gått ned från 57 000 till 35 000 brt.

Tabell F ger en procentuell åldersfördelning av handelsflottan vid 1960 och 1967 års slut.

En betydande förskjutning i åldersstrukturen har skett mellan de två åren. De yngre åldersgrupperna har ökat sin relativa andel. Det kan nämnas att medelåldern räknat på tonnaget har sjunkit från omkring tio år 1960 till omkring sju år 1967.

Tillskotten för hela perioden 1960—1967 har varit större än avgången. Under sex av åren har tonnaget ökat medan det under två år minskat.

Ökningarna utgöres framför allt av nybyggda fartyg. I begränsad utsträckning har begagnade fartyg inköpts från utlandet. Ommätningar påverkar ökningsposten endast obetydligt.

Bland minskningsposterna dominerar för-

säljningen av fartyg till utlandet. Denna var särskilt stor åren 1963—1965 och 1967. Posterna förolyckade och kondemnerade fartyg respektive ommätningar är av mycket ringa betydelse.

### 2.2.3 Bemanningen 1960—1967

Den totala bemanningen på fartyg om 300 brt och däröver har mellan 1960 och 1967 sjunkit med drygt 5 500 personer, från 24 080 till 18 517, eller med 23 procent. Nedgången har varit kraftigast för däck- och maskinmanskaper, något mer än 32 procent, medan den för däck- och maskinbefäl stannar vid knappt 19 procent. Detta innebär att däck- och maskinbefälet succesivt ökat sin relativa andel av den totala bemanningen.

Handelsflottan har — såsom framgått av det föregående — under perioden ökat med ca 760 000 brt, från 3,77 milj. till 4,53 milj. Per 1 000 brt har antalet ombordanställda från 1960 till 1967 sjunkit med 2,3 personer, från 6,4 till 4,1.

Huvudanledningen till den betydande nedgången i bemanningen är handelsflottans strukturomvandling som innebär en förskjutning mot större fartyg. Antalet anställda per 1 000 brt sjunker med stigande fartygsstorlek. Till detta kommer effekten av vidtagna rationaliseringar, som framträder om man studerar varje storleksgrupp. Den tar sig uttryck i att antalet däck- och maskinmanskaper nedgått medan antalet befäl är relativt konstant.

Bemanningen på handelsfartyg i storleksgruppen 100 till 299 brt, vilka inte medräknats i det föregående, uppgick vid 1967 års utgång till 707 personer. Antalet anställda per 1 000 brt för dessa fartyg var vid samma tidpunkt 23,0. Motsvarande data vid 1960 års utgång var 1 391 och 26,2. Av de ombordanställda på dessa fartyg vid 1967 års utgång utgjordes 350 av däck- och maskinbefäl (645 år 1960), 264 av däck- och maskinmanskaper (553 år 1960) och 93 av ekonomipersonal (193 år 1960).

Tabell 1. Rederinäringens bruttointäkter och driftkostnader fördelade på fartygsslag i mkr 1964.

	Svenska fartyg					Från utlandet förhyrda fartyg	Samtliga fartyg
	Fartygsslag				Summa		
	Tank-fartyg	Bulk-fartyg <sup>1</sup>	Passagerarfartyg	Övriga fartyg <sup>2</sup>			
1 Bruttointäkter för fartyg om 300 brt och däröver ingående i undersökningen	484,0	327,2	208,9	1 555,6	2 575,6	410,6	2 986,2
Bruttofrakter	224,1	296,8	198,0	1 506,4	2 225,2	398,7	2 624,0
Godsfrakter	224,1	296,8	49,4	1 500,3	2 070,5	395,5	2 466,3
Passageraravgifter <sup>3</sup>	0,0	—	148,6	6,1	154,8	2,9	157,7
Tidshyror erhållna för fartyg uthyrda till utlandet	259,9	30,4	10,9	49,2	350,4	11,8	362,2
2 Driftkostnader för fartygen	275,6	203,2	140,9	1 245,4	1 865,1	177,8	2 042,8
Kommissions- (mäklar-) arvoden	15,2	11,3	5,5	102,0	133,9	21,2	155,2
Lastnings- och lossningskostnader	0,7	10,1	5,9	347,3	364,1	72,7	436,7
Fartygs-, hamn- och kanal- umgälder	33,1	32,6	9,5	128,4	203,5	32,4	235,9
Bunkers	31,5	29,0	12,8	106,3	179,6	33,8	213,4
Löner till befäl och manskap	88,8	55,6	55,6	264,8	464,8	3,4	468,2
Proviant	11,1	7,0	13,0	35,9	67,0	0,5	67,5
Övriga fartygsförnödenheter	22,1	12,5	7,7	56,8	99,1	1,7	100,8
Assuranspremier	30,7	19,2	4,0	58,7	112,7	2,7	115,4
Reparation och underhåll (inkl. klassning)	36,4	17,8	12,1	100,7	166,8	1,4	168,2
Övriga driftkostnader (exkl. erlagda tidshyror)	6,0	8,1	14,8	44,7	73,5	8,0	81,5
3 Tidshyror erlagda för fartyg förhyrda från utlandet	—	—	—	—	—	216,8	216,8
4 Överskott (punkt 1 minus punkterna 2 och 3)	208,4	124,1	67,9	310,1	710,6	16,0	726,6
5 Driftkostnader gemensamma för ett rederi eller en rederikoncern	25,1	17,7	22,7	103,9	169,4	13,2	182,5
ATP- och andra avgifter m. m. till ombordanställda	9,6	5,7	6,2	28,7	50,3	—	50,3
Kontors- och administrationskostnader	15,5	12,0	16,5	75,2	119,1	13,2	132,3
6 Överskott (punkt 4 minus punkt 5)	183,3	106,4	45,2	206,2	541,2	2,8	544,1

<sup>1</sup> Bulkfartyg: malmtankfartyg, malmfartyg och övriga bulkfartyg.

<sup>2</sup> Inklusive kyl- och frysfartyg. <sup>3</sup> Inklusive kryssningsintäkter.

### 2.3 Rederinäringens bruttointäkter, driftkostnader och driftöverskott

#### 2.3.1 Allmänt

Detaljerade uppgifter om rederinäringens bruttointäkter och driftkostnader redovisas i tabellerna 1–5. I tabellerna 1–3 fördelas kostnaderna efter kostnadernas art dels för fartygsslag, dels för storleksgrupper. Tabellerna 4 och 5 slutligen presenterar mer utförliga data beträffande löner till befäl och manskap.

Tabellerna innehåller enbart uppgifter för 1964. I textavsnittet nedan kommenteras i allmänhet endast resultaten för 1964. Huvudresultaten för 1963 återges i tabell 6: 2 (s. 38).

#### 2.3.2 Bruttointäkter

Rederinäringens bruttointäkter med de fartyg om 300 brt och däröver som ingår i undersökningen uppgick 1964 till 2 986 mkr. Härav intjänades 2 575 mkr med

Tabell 2. Rederinäringens bruttointäkter och driftkostnader fördelade efter fartygsstorlek i mkr 1964.

	Svenska fartyg							Från utlandförhyrda fartyg	Samtliga fartyg	
	Storleksgrupper i brt									
	300	450	500	2 000	5 000	10 000	20 000			
	449	499	1 999	4 999	9 999	19 999		Summa fartyg		
1 Bruttointäkter för fartyg om 300 brt och däröver ingående i undersökningen	26,4	136,0	186,8	614,6	775,4	517,7	318,4	2 575,6	410,6	2 986,2
Bruttofrakter	26,4	130,8	174,9	591,1	737,5	355,5	208,9	2 225,2	398,8	2 624,0
Godsfrakter	25,0	129,7	148,8	540,3	721,0	355,5	150,3	2 070,5	395,8	2 466,3
Passageraravgift <sup>1</sup>	1,4	1,2	26,2	51,0	16,5	0,0	58,6	154,8	2,9	157,7
Tidshyror erhållna för fartyg	0,0	5,2	12,0	23,5	37,9	162,2	109,4	350,4	11,8	362,2
2 Driftkostnader för fartygen	22,4	109,4	144,9	503,9	593,0	327,9	163,5	1 865,1	177,8	2 042,8
Kommissions- (mäklar-)arvodet	1,2	7,4	7,0	41,2	49,9	20,0	7,1	133,9	21,2	155,2
Lastnings- och lossningskostnader	3,5	26,7	29,3	123,9	162,1	17,9	0,6	364,1	72,7	436,7
Fartygs-, hamn- och kanalavgifter	2,5	12,6	15,5	44,2	63,3	42,6	22,8	203,5	32,4	235,9
Bunkers	1,8	8,7	11,0	42,0	57,1	37,4	21,6	179,6	33,8	213,4
Löner till befäl och manskap	6,7	29,4	41,5	122,9	119,5	97,2	47,7	464,8	3,4	468,2
Proviant	1,1	3,9	5,8	16,8	15,9	12,6	11,0	67,0	0,5	67,5
Övriga fartygsförnödenheter	1,0	4,1	5,1	24,7	18,3	22,2	13,8	99,1	1,7	100,8
Assuranspremier	1,3	6,0	6,9	24,2	26,0	31,1	17,3	112,7	2,7	115,4
Reparation och underhåll (inkl. klassning)	3,2	8,5	14,0	38,6	52,1	35,7	14,8	166,8	1,4	168,2
Övriga driftkostnader (exkl. erlagda tidshyror)	0,1	2,1	9,1	25,1	18,9	11,5	6,8	73,5	8,0	81,5
3 Tidshyror erlagda för fartyg förhyrda från utlandet	.	.	.	.	.	.	.	.	216,8	216,8
4 Överskott (punkt 1 minus punkterna 2 och 3)	4,0	26,6	42,0	110,8	182,5	189,8	155,0	710,6	16,8	726,6
5 Driftkostnader gemensamma för ett rederi eller en rederikoncern	1,6	9,1	14,7	45,4	48,7	31,5	18,5	169,4	13,2	182,5
ATP- och andra avgifter m. m. till ombordanställda	0,6	2,9	5,1	13,2	12,5	11,4	4,7	50,3	—	50,3
Kontors- och administrationskostn.	1,0	6,2	9,6	32,2	36,1	20,1	13,8	119,1	13,2	132,3
6 Överskott (punkt 4 minus punkt 5)	2,4	17,5	27,3	65,4	133,8	158,3	136,5	541,2	2,8	544,1

<sup>1</sup> Inklusive kryssningsintäkter

svenska fartyg och 411 mkr med fartyg förhyrda från utlandet. Av bruttointäkterna intjänade med svenska fartyg utgjordes 2 225 mkr av bruttofrakter och 350 mkr av tidshyror från utlandet. Av brutto-

frakterna med svenska fartyg uppgick godsfrakterna till 2 070 mkr och passageraravgifterna till 155 mkr. Intäktsstrukturen för 1964 totalt och för viktigare fartygsslag framgår närmare av tabell G.

Tabell 3. Driftkostnader gemensamma för ett rederi eller en rederikoncern i mkr 1964

Kostnadsslag	
Löner och arvoden till styrelse, företagsledningen och kontorsanställda	72,5
Löner till ombordanställda som ej kan fördelas på fartyg (inkl semester- och vederlagsersättning)	1,2
Härav vederlagsersättning	0,2
ATP-, sjukförsäkrings-, olycksfalls-, andra pensionsavgifter samt välfärdsavgifter för anställda ombord	44,0
ATP-, sjukförsäkrings-, olycksfalls- och andra pensionsavgifter för anställda i land	8,7
Direktpensioner	6,0
Utbildningskostnader	1,8
Övriga kontors- och administrationskostnader	48,3
Summa	182,5

För mer detaljerade uppgifter hänvisas till publikationen Sjöfart 1964, som ingår i serien Sveriges officiella statistik.

Det bör påpekas att rederiföretagen har andra intäkter än de som redovisas ovan. Som exempel på dylika kan nämnas intäkter från utländska dotterbolag, utdelningar på övriga aktier, ränteinkomster samt realisationsvinster vid försäljning av främst fartyg.

### 2.3.3 Driftkostnader och driftöverskott

Såsom framgår av tabell H faller enligt undersökningen av rederinäringens totala driftkostnader (utom tidshyror) om 2 225 mkr, 2 043 mkr på driftkostnader som kunat fördelas på fartyg och 182 mkr på

Tabell 4. Löner m. m. till ombordanställt befäl och manskap fördelade på fartygsslag i mkr 1964.

	Svenska fartyg					Från utländer förhyrda fartyg	Samtliga fartyg
	Fartygsslag						
	Tankfartyg	Bulkfartyg <sup>1</sup>	Passagerarfartyg	Övriga fartyg <sup>2</sup>	Summa		
<b>A Löner till befäl och manskap (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)</b>	88,8	55,6	55,6	264,8	464,8	3,4	468,2
a löner till befäl och manskap (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	69,9	45,7	50,3	213,0	379,0	3,3	382,3
b övertidsersättning	10,6	5,4	2,7	31,4	50,0	—	50,0
c vederlagsersättning	8,4	4,5	2,6	20,4	35,8	0,1	35,9
<b>B Löner till befäl (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)</b>	48,0	29,2	22,1	149,1	248,4	2,3	250,8
a löner till befäl (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	37,0	24,0	20,1	120,2	201,4	2,2	203,6
b övertidsersättning	6,0	2,7	1,0	16,9	26,5	—	26,5
c vederlagsersättning	5,0	2,5	1,0	12,1	20,6	0,1	20,7
<b>C Löner till manskap (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)</b>	40,8	26,4	33,5	115,7	216,4	1,0	217,4
a löner till manskap (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	32,9	21,7	30,2	92,8	177,6	1,0	178,7
b övertidsersättning	4,6	2,7	1,7	14,5	23,5	—	23,5
c vederlagsersättning	3,3	2,0	1,6	8,3	15,2	—	15,2
<b>D Proviant</b>	11,1	7,0	13,0	35,9	67,0	0,5	67,5

<sup>1</sup> Bulkfartyg: malmtankfartyg, malmfartyg och övriga bulkfartyg.

<sup>2</sup> Inklusive kyl- och frysfartyg.

Tabell 5. Löner m. m. till ombordanställt befäl och manskap fördelade efter fartygsstorlek i brt i mkr 1964.

	Svenska fartyg								Från utlandet förhyrda fartyg	Samtliga fartyg
	Storleksgrupper i brt									
	300	450	500	2 000	5 000	10 000	20 000	Summa		
	449	499	1 999	4 999	9 999	19 999				
A Löner till befäl och manskap (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)	6,7	29,4	41,5	122,9	119,5	97,2	47,7	464,8	3,4	468,2
a löner till befäl och manskap (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	5,8	23,1	34,3	102,0	96,1	78,3	39,3	379,0	3,3	382,3
b övertidsersättning	0,5	3,8	4,4	12,8	13,9	10,5	4,0	50,0	—	50,0
c vederlagsersättning	0,3	2,4	2,7	8,1	9,4	8,5	4,2	35,8	0,1	35,9
B Löner till befäl (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)	3,9	18,3	21,9	62,5	65,5	51,6	24,9	248,4	2,3	250,8
a löner till befäl (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	3,4	14,5	17,8	51,6	52,5	41,2	20,5	201,4	2,2	203,6
b övertidsersättning	0,3	2,3	2,3	6,5	7,4	5,6	2,3	26,5	—	26,5
c vederlagsersättning	0,2	1,5	1,7	4,5	5,7	4,8	2,3	20,6	0,1	20,7
C Löner till manskap (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)	2,8	11,1	19,7	60,5	54,0	45,6	22,7	216,4	1,0	217,4
a löner till manskap (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	2,4	8,7	16,6	50,4	43,7	37,1	18,9	177,6	1,0	178,7
b övertidsersättning	0,3	1,5	2,0	6,4	6,5	4,9	1,9	23,5	—	23,5
c vederlagsersättning	0,2	0,9	1,2	3,7	3,8	3,7	1,9	15,2	—	15,2
D Proviant	1,1	3,9	5,8	16,8	15,9	12,2	11,0	67,0	0,5	67,5

driftkostnader gemensamma för rederi. Av driftkostnaderna för fartygen utgör löner för ombordanställda den största posten 468 mkr eller 536 mkr om kostnaden för proviant inräknas. Den näst största kostnads-posten är lastnings- och lossningskostnader,

437 mkr. Härnäst i betydelse bland kostnadsposterna kommer fartygs-, hamn- och kanalungälder samt bunkers, 236 mkr respektive 213 mkr. Övriga kostnadsposter är av ungefär samma storleksordning och ligger mellan 100 mkr och 200 mkr (kommis-

Tabell G. Bruttointäkter i mkr 1964.

	Brutto-intäkter	Därav			Tidshyror erhållna fr. utl.
		Bruttofrakter			
		Totalt	Godsfrakter	Pass-avg.	
Svenska fartyg	2 575	2 225	2 070	155	350
Tank- och bulkfartyg	811	521	521	0	290
Passagerarfartyg	209	198	49	149	11
Övriga fartyg	1 556	1 506	1 500	6	49
Från utlandet förhyrda fartyg	411	399	396	3	12
Summa	2 986	2 624	2 466	158	362

Tabell H. Bruttointäkter, driftkostnader och driftöverskott m. m. i mkr 1964 för svenska fartyg och för fartyg förhyrda från utlandet.

	Samtliga fartyg	Svenska fartyg		Fartyg förhyrda från utlandet
		i svensk drift	uthyrda till utlandet	
1. Bruttointäkter	2 986	2 225	350	411
2. Driftkostnader för fartygen	2 043	1 700	165	178
Därav				
Löner (ombord)	468	397	68	3
Proviant	68	58	9	1
Lastnings- och lossningskostnader	437	363	1	73
Annat	1 070	882	87	101
3. Erlagda tidshyror till utlandet	217	—	—	217
4. Driftkostnader gemensamma för rederi	182	149	20	13
ATP m. m. till ombordanställda	50	43	7	—
Kontors- och administrationskostnader	132	106	13	13
5. Driftkostnader totalt (2 + 3 + 4)	2 442	1 849	185	408
6. Driftöverskott totalt (1 minus 5)	544	376	165	3

sionsarvoden 155 mkr, övriga fartygsförnödenheter 101 mkr, assuranspremier 115 mkr, reparationer och underhåll 168 mkr och övriga driftkostnader 82 mkr). Driftkostnader gemensamma för rederi uppgick till 182 mkr. Härav utgjorde 50 mkr ATP-avgifter m. m. till ombordanställda och 132 mkr kontors- och administrationskostnader. Av det sistnämnda beloppet utgjorde löner och ATP-avgifter m. m. till anställda i land 83 mkr. För fartyg förhyrda från utlandet erlades en tidshyra om 217 mkr. Det torde observeras att räntekostnader ej ingår i uppställningen. Löner till ombordanställda om 468 mkr utgör 16 % av bruttointäkterna eller 19 % av de totala driftkostnaderna (inkl. till utlandet erlagda tidshyror). Medräknas även personalen i land blir rederinäringens personalkostnader 1964 668 mkr

Tabell J. Rederinäringens personalkostnader i mkr 1964.

	Anställda ombord	Anställda i land	Summa
Löner	468	74	542
Proviant	68	—	68
ATP och andra pensionsavgifter m. m.	50	8	58
Summa	586	82	668

eller 22 % av bruttointäkterna eller 27 % av driftkostnaderna. I tabell J redovisas rederinäringens personalkostnader 1964 uppdelade på löner, proviant, ATP och andra pensionsavgifter m. m. till ombordanställda och anställda i land.

I tabell K redovisas resultaten av undersökningen i översiktlig form. Driftkostnaderna specificeras i fyra delar, nämligen i löner till ombordanställda, lastnings- och lossningskostnader, tidshyror erlagda till utlandet samt övriga kostnader. Två serier av procenttal har framräknats, dels sättes intäktsslagen, kostnadsslagen och överskotten i relation till bruttointäkterna, dels sättes kostnadsslagen i relation till driftkostnaderna. Av tabellen framgår att löneandelen är högst för passagerarfartygen, till vilka även färjorna hänförs. Lastnings- och lossningskostnaderna är nästan helt koncentrerade till »övriga fartyg». Dyliga kostnader saknas nästan helt för tank- och bulkfartyg. Av tabellen framgår att driftöverskottet i % av bruttointäkterna ligger förhållandevis lågt (11 %) för gruppen övriga fartyg nybyggda 1959 eller tidigare. För övriga fartyg nybyggda 1960–1964 uppgår driftöverskottet i % av bruttointäkterna till 20 %. Skillnaden beror bl. a. på att reparations- och underhållskostnaderna är lägre för de nyare fartygen. Lastnings- och lossningskost-

Tabell K. Översikt över bruttointäkter, driftkostnader och överskott för olika fartygsslag och inom bl. a. olika tonnagegrupper och åldersgrupper 1964.

	Bruttointäkter			Driftkostnader					Över- skott
	Totalt	Brutto- frak- ter	Tids- hyror	Totalt	Löner (om- bord)	Last- ning och loss- ning	Tids- hyror	Övriga	
Samtliga fartyg, mkr	2 986	2 624	362	2 442	468	437	217	1 320	544
i % av bruttointäkter	100	88	12	82	16	15	7	44	18
i % av driftkostnader	.	.	.	100	19	18	9	54	
från utlandet förhyrda fartyg, mkr	411	399	12	408	3	73	217	115	3
i % av bruttointäkter	100	97	3	99	1	18	53	27	1
i % av driftkostnader	.	.	.	100	1	18	53	28	
svenska fartyg, mkr	2 575	2 225	350	2 034	465	364	—	1 205	541
i % av bruttointäkter	100	86	14	79	18	14	—	47	21
i % av driftkostnader	.	.	.	100	23	18	—	59	
svenska fartyg i svensk drift, mkr	2 225	2 225	—	1 849	397	363	—	1 089	376
i % av bruttointäkter	100	100	—	83	18	16	—	49	17
i % av driftkostnader	.	.	.	100	21	20	—	59	
svenska fartyg uthyrda till utlandet, mkr	350	—	350	185	68	1	—	116	165
i % av bruttointäkter	100	—	100	53	20	0	—	33	47
i % av driftkostnader	.	.	.	100	37	0	—	63	

naderna intar en särställning bland kostnads-  
posterna (se mera härom nedan).

I tabell L har för vissa grupper av fartyg  
lönerna till ombordanställda satts i relation  
både till driftkostnaderna inklusive och till  
driftkostnaderna exklusive lastnings- och  
lossningskostnaderna. Det visar sig därvid  
att i det andra alternativet löneandelen för  
övriga fartyg ligger på samma nivå som  
för tank- och bulkfartygen.

För fartyg som enbart gått i svensk drift

1964 har bruttofrakter, driftkostnader och  
driftsöverskott för fartygen satts i relation  
till medeltonnaget<sup>3</sup> i brt under året. Härige-  
nom erhålles ett visst mått på olika fartygs-  
slags förmåga att intjäna bruttofrakter m. m.  
per brt. Även om uppgifter i brt ger en  
ofullkomlig bild av fartygens lastförmåga,  
torde de dock vara användbara för att er-

<sup>3</sup> Medeltonnaget = summan av tonnaget vid  
årets början och vid slutet av varje månad under  
året dividerad med 13.

Tabell L. Löernas andel av driftkostnaderna 1964.

	Drift- kostnader mkr	Driftkostna- der exkl. lastnings- o. loss- ningskost- nader mkr	Löner mkr	Löner i % av kol. 1	Löner i % av kol. 2
Svenska fartyg i svensk drift	1 849	1 486	397	21	27
Tank- och bulkfartyg i svensk drift	386	376	95	25	25
Passagerarfartyg	164	158	56	34	35
Övriga fartyg	1 350	1 003	265	20	26

Tabell K (forts.)

	Bruttointäkter			Driftkostnader				
	Totalt	Bruttofrakter	Tids- hyror	Totalt	Löner (om- bord)	Last- ning och lossning		Över- skott
						Övriga		
<i>Tank- och bulkfartyg</i>								
mkr	811	521	290	521	144	11	366	290
i % av bruttointäkter	100	64	36	64	18	1	45	36
i % av driftkostnader	.	.	.	100	28	2	70	
i svensk drift, mkr	521	521	—	386	95	10	281	135
i % av bruttointäkter	100	100	—	74	18	1	55	26
i % av driftkostnader	.	.	.	100	25	3	72	
uthyrda till utlandet, mkr	290	—	290	135	49	1	85	155
i % av bruttointäkter	100	—	100	47	17	0	29	54
i % av driftkostnader	.	.	.	100	36	0	64	
—4 999 brt								
mkr	55	47	8	41	14	0	27	14
i % av bruttointäkter	100	85	15	75	25	0	49	25
i % av driftkostnader	.	.	.	100	34	0	66	
5 000 brt—								
mkr	756	474	282	480	130	11	339	276
i % av bruttointäkter	100	63	37	63	17	1	45	37
i % av driftkostnader	.	.	.	100	27	2	71	
<i>Passagerarfartyg, mkr</i>	209	198	11	164	56	6	102	45
i % av bruttointäkter	100	95	5	78	27	3	49	21
i % av driftkostnader	.	.	.	100	34	4	62	
—4 999 brt								
mkr	132	121	11	102	35	6	61	30
i % av bruttointäkter	100	92	8	77	27	5	46	22
i % av driftkostnader	.	.	.	100	34	6	60	
5 000 brt—								
mkr	77	77	—	62	21	0	41	15
i % av bruttointäkter	100	100	—	81	27	0	53	20
i % av driftkostnader	.	.	.	100	34	0	66	
<i>Övriga fartyg, mkr</i>	1 556	1 507	49	1 350	265	347	738	206
i % av bruttointäkter	100	97	3	87	17	22	48	13
i % av driftkostnader	.	.	.	100	20	26	54	
Nybyggda 1960—								
1964, mkr	403	388	15	324	64	83	177	79
i % av bruttointäkter	100	96	4	80	16	21	43	20
i % av driftkostnader	.	.	.	100	20	26	55	
Nybyggda 1959 eller tidigare, mkr	1 153	1 119	34	1 026	201	264	561	127
i % av bruttointäkter	100	97	3	89	17	23	49	11
i % av driftkostnader	.	.	.	100	20	26	55	

hålla ett grovt mått på fartygens s. k. earning capacity (vinstförmåga). Såsom framgår av tabell M är resultaten mycket olika för skilda fartygsslag. Passagerarfartyg och övriga fartyg visar höga värden för bruttofrakter per brt medan tank- och bulkfartygens bruttofrakter per brt ligger avsevärt lägre. Eftersom driftkostnaderna per

brt är höga hos gruppen övriga fartyg blir överskottet per brt för detta fartygsslag lågt eller endast 91 kronor per brt. För tank- och bulkfartygen uppgår motsvarande överskott till 128 respektive 154 kronor.

I tabell N har uppgifter för gruppen övriga fartyg specificerats på storleksgrupper

Tabell M. Bruttofrakter m. m. totalt och per brt för svenska fartyg enbart i svensk drift 1964.

	Fartygsslag Tank- fartyg	Bulk- fartyg	Passagerar- fartyg	Övriga fartyg	Summa
1. Bruttofrakter, mkr	210	290	198	1 225	1 922
2. Driftkostnader för fartygen, mkr	145	167	133	1 107	1 552
3. Överskott för fartygen, mkr	64	123	66	118	370
4. Medeltonnage i 1 000 brt	504	797	118	1 291	2 710
5. Bruttofrakter per brt, kr	416	364	1 685	948	709
6. Driftkostnader för fartygen per brt, kr	288	210	1 128	857	573
7. Överskott för fartygen per brt, kr	128	154	557	91	136

i brt. De s. k. paragraffartygen ger bruttofrakter per brt om 2 009 kronor att jämföra med endast 865 kronor för fartyg om 10 000 brt och däröver. De förstnämnda lämnar även ett mycket större överskott per brt.<sup>4</sup>

Det är sannolikt att skillnaden i överskott av redovisningstekniska skäl förstoras något. I driftkostnaderna för fartygen inkluderas för mindre fartyg ofta vissa kostnader som för större fartyg hänförs till kostnader för administrationsenheten i land.

De stora skillnader i bruttofrakter per brt som föreligger mellan olika fartygsslag beror inte endast på att frakten är olika för skilda godsslag, t. ex. olja och styckegods. Skillnaden beror också på att bruttofraktbeloppen ej avser betalning för samma prestationer. Vid transport av styckegods med

t. ex. linjefartyg svarar redaren normalt för godsets lastning och lossning. Kostnaden härför inräknas i princip av redaren i bruttofrakten.<sup>5</sup>

För att erhålla en mera renodlad bild av det transportarbete som utförs av övriga fartyg har lastnings- och lossningskostnaderna fråndragits både på intäkts- och kostnadssidan. Bruttofrakten per brt för gruppen övriga fartyg skulle härigenom nedgå från 948 kronor till 692 kronor och driftkostnaden från 857 kronor till 601 kronor.

Såsom framgått av tidigare framställning

<sup>4</sup> Det höga värdet för paragraffartygen torde delvis bero på att dessa fartyg har en i förhållande till storleken i brt stor dödsvikt och kubik.

<sup>5</sup> Se Norwegian Shipping News Nr 20, 1967. Shipping in a Changing World. Technological Progress and Transportation Cost in Shipping av Fridthjov Haavardsen.

Tabell N. Bruttofrakter m. m. totalt och per brt för övriga fartyg enbart i svensk drift 1964.

	Storleksgrupper i brt						Summa
	300— 449	450— 499	500— 1 999	2 000— 4 999	5 000— 9 999	10 000— 14 999	
1. Bruttofrakter, mkr	17	91	114	397	553	53	1 225
2. Driftkostnader för fartygen, mkr	16	83	105	381	473	49	1 107
3. Överskott för fartygen, mkr	1	8	9	16	80	4	118
4. Medeltonnage i 1 000 brt	17	45	89	355	575	61	1 291
5. Bruttofrakter per brt, kr	1 013	2 009	1 287	119	961	865	948
6. Driftkostnader för fartygen per brt, kr	952	1 843	1 191	1 072	820	806	857
7. Överskott för fartygen per brt, kr	60	166	96	47	141	59	91

har handelsflottan undergått en betydande struktururomvandling under 1960-talet. Större och mer specialiserade fartyg har ersatt mindre och medelstora fartyg. Undersökningen visar att produktionen av transporttjänster i värde räknat för de nytillkomna stora fartygen per brt är avsevärt lägre än för de äldre och mindre fartygen. Huvuddelen av den svenska rederinäringens intäkter erhålles från utrikes fart<sup>6</sup> (dvs. för frakter från utlandet till Sverige, från Sverige till utlandet och mellan olika främmande länder). Den omstrukturering av handelsflottan som pågått och fortfarande pågår kan medföra att rederinäringens export av transporttjänster i värde räknat inte kommer att öka i takt med tonnageutvecklingen.

### 2.3.4 Löner till ombordanställda

I tabellerna 4-5 (s. 123-124) lämnas - med fördelning på fartygsslag och fartygsstorlekar - mera detaljerade uppgifter för löner till ombordanställt befäl och manskap. Lönerna delas på löner till befäl och till manskap och inom vardera kategorien på löner (inkl. semesterersättning och sjuklöner), på övertidsersättning och på vederlagsersättning (endast faktiskt utbetalda belopp). För undersökningsåren utgick vederlag för den del av den ordinarie arbetstiden (för vaktindelad till sjöss 56 timmar i veckan) som översteg i regel 45 timmar i veckan. Vederlag utgick i form av fritid i hamn eller - om så medgavs i kollektivavtal - genom kontant ersättning. Endast den kontanta vederlagsersättningen har kunnat undersökas.

Tabell O. Löner i mkr till ombordanställda 1964.

	To- talt	Befäl	Man- skap
Löner (inkl. övertids-, semester- och vederlagsersättning samt sjuklöner)	468	251	217
a. löner (inkl. semesterersättning och sjuklöner)	382	203	179
b. övertidsersättning	50	27	23
c. vederlagsersättning	36	21	15

I nedanstående tabell O lämnas ett sammandrag för löner till ombordanställda 1964.

Tabell O visar att något över hälften av lönerna till ombordanställda, eller 53 %, faller på befälet. Såsom framgår av tabell L utgjorde lönerna 1964 till ombordanställda på svenska fartyg i svensk drift 21 % av driftkostnaderna. Lönerna till befäl respektive manskap skulle således uppgå till 11 % respektive 10 % av driftkostnaderna. Övertids- och vederlagsersättningar svarar 1964 för inemot 20 % av de totala lönekostnaderna för de ombordanställda (18 % år 1963). Andelen är något högre för befälet för de två typerna av ersättningar sammantagna. Vederlagsersättningen ligger högre - relativt sett - för befälet trots att det intjänade vederlaget lär ersättas kontant i större utsträckning för manskap än för befäl, som oftare tar ut vederlaget i fritid.

I tabellerna P och Q redovisas för 1964 vissa uppgifter över medellöner till befäl och manskap för olika fartygsslag och för olika fartygsstorlekar. Medellönerna har uträknats för genomgående fartyg, dvs. fartyg som tillhört handelsflottan hela året. För befälet uppgick medellönen till 38 700 kronor och för manskapet till 14 200 kronor.

Variationerna i medellöneuppgifterna för olika fartygsslag och fartygsstorlekar sammanhänger i betydande grad med de olika slag av tillägg, som utgår till befäl respektive manskap vid tjänstgöring ombord på olika typer av fartyg och vid olika slag av fart. Såsom exempel på dylika tillägg kan nämnas tankfartygstillägg, vintertillägg för malmlast och passagerartillägg för befäl. Vid olika fartområden förekommer ett flertal slag av tillägg. Lönerna för befäl beror dessutom på ålder i tjänsten, fartygens storlek och maskinstyrka.

Såsom närmare framgår av tabell Q är medellönerna för befälet genomgående starkt beroende av fartygsstorleken, medan

<sup>6</sup> Av bruttointäkterna 1964 om 3 044 mkr utgjordes 2 931 av intäkter i utrikes fart och 113 mkr i inrikes fart (handelsfartyg om 100 brt och däröver).

**Tabell P.** Löner och antal jämte medellöner avseende befäl och manskap för olika fartygsslag 1964.

	Tankfartyg	Bulkfartyg	Passagerarfartyg	Övriga fartyg	Samtliga fartyg
1. Löner till befäl totalt, mkr	48,0	29,2	22,1	141,1	248,4
2. Löner till manskap totalt, mkr	40,8	26,4	33,5	115,7	216,4
3. Löner till befäl avseende genomgående fartyg, mkr	40,3	27,9	19,0	133,6	220,8
4. Löner till manskap avseende genomgående fartyg, mkr	34,5	25,4	29,5	104,5	193,8
5. Antal befäl på genomgående fartyg	919	722	435	3 602	5 711
6. Antal manskap på genomgående fartyg	2 256	1 707	2 246	7 244	13 677
7. Medellön för befäl, 1 000 kr	43,9	38,6	43,6	37,1	38,7
8. Medellön för manskap, 1 000 kr	15,3	14,9	13,1	14,4	14,2

manskapslönerna är relativt oberoende av fartygens storlek.

### 2.3.5 Jämförelser med tidigare undersökningar

Det har icke bedömts meningsfullt att göra närmare jämförelser mellan den nu utförda undersökningen och tidigare undersökningar i synnerhet inte de, som utfördes under 1930-talet. En av anledningarna härtill är att helt olika typer av fartyg ingår i handelsflottan vid de olika tidpunkterna. Jäm-

förelser med de under 1950-talet gjorda undersökningarna kan dessutom endast bli partiella, eftersom de endast omfattade fartyg under 2 000 brt. Tabell R visar en grov jämförelse mellan resultaten för 1956 och 1964. Av bruttointäkterna 1964 om 3 032 mkr intjänades 395 mkr eller 13 % med fartyg om 100–1 999 brt och av bruttointäkterna 1956 om 2 220 mkr intjänades 397 mkr eller 18 % med fartyg inom motsvarande storleksgrupper.

Bemanningen på fartyg om 100–1 999 brt uppgick 1964 till 4 948 och 1956 till

**Tabell Q.** Löner och antal jämte medellöner avseende befäl och manskap för olika storleksgrupper 1964.

	Storleksgrupper i brt						
	300— 449	450— 499	500— 1 999	2 000— 4 999	5 000— 9 999	10 000— 19 999	20 000—
1. Löner till befäl totalt, mkr	3,9	18,3	21,8	62,5	65,5	51,6	24,9
2. Löner till manskap totalt, mkr	2,8	11,1	19,7	56,7	53,9	45,6	22,7
3. Löner till befäl avseende genomgående fartyg, mkr	3,7	16,1	18,4	54,0	60,2	45,5	22,8
4. Löner till manskap avseende genomgående fartyg, mkr	2,7	10,1	16,0	53,5	50,0	40,6	20,9
5. Antal befäl på genomgående fartyg	153	486	582	1 506	1 461	1 109	381
6. Antal manskap på genomgående fartyg	250	700	1 182	3 809	3 569	2 720	1 447
7. Medellön för befäl, 1 000 kr	24,4	33,2	31,7	35,8	41,2	41,1	59,9
8. Medellön för manskap, 1 000 kr	10,9	14,5	13,6	14,0	14,0	14,9	14,4

Tabell R. Jämförelse mellan resultaten från 1956 års undersökning och resultaten för år 1964.

	1956		1964	
	mkr	i % av bruttointäkter	mkr	i % av bruttointäkter
<i>Fartyg 450—499 brt</i>				
Bruttointäkter	42	100	131	100
Driftkostnader	35	83	115	88
Löner (ombord)	10	24	28	21
Annat	25	59	87	67
Överskott	7	17	16	12
Bemanning, antal	610	.	1 374	.
<i>Fartyg 100—449. 500—1 999 brt</i>				
Bruttointäkter	355	100	264	100
Driftkostnader	312	88	227	86
Löner (ombord)	82	23	61	23
Annat	230	65	166	63
Överskott	43	12	37	14
Bemanning, antal	6 566	.	3 574	.
<i>Totalt</i>				
Bruttointäkter	397	100	395	100
Driftkostnader	347	87	342	86
Löner (ombord)	92	23	89	22
Annat	255	64	253	64
Överskott	50	13	53	14
Bemanning, antal	7 176	.	4 948	.

7 176 eller 23 % respektive 29 % av bemanningen på fartyg om 100 brt och däröver respektive år.

#### 2.4 Fartygens anskaffningsvärden, försäkringsvärden, bruksvärden och bokförda värden

##### 2.4.1 Fartygens anskaffningsvärden

Vid undersökningen har inhämtats uppgifter om fartygens anskaffningsvärden och ombyggnadskostnader samt årtal för fartygens anskaffning respektive ombyggnad.

För nybyggda fartyg är anskaffningsåret lika med byggnadsåret, medan det för fartyg i andra hand (secondhand) avser det år, då den som ägde fartyget vid utgången av 1964, övertog fartyget.

I tabell S redovisas i översiktlig form anskaffningsvärden och ombyggnadskostnader i mkr för de fartyg om 300 brt och däröver, som vid utgången av 1964 var i svenska företags ägo.

Såsom framgår av tabellen har den övervägande delen av fartygen anskaffats nya. Värdet för fartyg inköpta secondhand är relativt obetydligt eller 270 mkr. Även om-

Tabell S. Fartygens anskaffningsvärden m. m. i mkr

	Anskaffningsår			
	1954 och tidigare	1955—1959	1960—1964	Summa
Fartyg, anskaffade som nybyggda	1 242	1 984	2 910	6 136
Fartyg, anskaffade i andra hand	36	56	178	270
Ombyggnadskostnader	13	35	55	103
Summa	1 291	2 075	3 143	6 509
i %	20	32	48	100

Tabell 6. Fartygens anskaffningsvärden och ombyggnadskostnader fördelade efter anskaffningsår och fartygsslag i mkr.

Anskaffningsår	Anskaffningsvärde i löpande priser				Summa	i fasta priser <sup>1</sup>	
	Tank- fartyg	Bulk- fartyg	Passa- gerar- fartyg	Övriga fartyg		Summa	Skillnad
Anskaffningsvärde m. m. i löpande priser							
—1939	—	4	22	24	50	344	+ 294
1940—1944	3	—	—	110	113	364	+ 251
1945—1949	5	—	9	236	250	553	+ 303
1950—1954	178	145	65	490	878	1 168	+ 290
1955—1959	679	399	115	882	2 075	2 032	— 43
1960—1964	945	743	190	1 265	3 143	3 143	—
Summa	1 810	1 291	401	3 007	6 509	7 604	+1 095
Anskaffningsvärde m. m. i fasta priser <sup>1</sup>							
Summa	1 868	1 359	587	3 790	7 604		
Skillnad	+58	+68	+186	+783	+1 095		
i %	3,2	5,3	46,4	26,0	16,8		

<sup>1</sup> Anskaffningsvärdena omräknade till det kostnadsläge för fartygsbyggande som rådde 1960—1964 (enligt Fairplayindex).

byggnadskostnaderna representerar relativt obetydliga värden. I det följande sammanslås anskaffningsvärden och ombyggnadskostnader. Denna summa benämnes »anskaffningsvärden m. m.»

Av de totala anskaffningsvärdena m. m. i löpande priser faller inemot hälften eller 3 143 mkr på fartyg anskaffade 1960—1964, något över 30 % eller 2 075 mkr på fartyg anskaffade 1955—1959 och 20 % eller 1 291 mkr på fartyg anskaffade tidigare år.

Det bör här erinras om att gränsen mellan ombyggnads- och reparationskostnader är något flytande. Mindre ombyggnader förs av rederierna i allmänhet under reparationer och ingår sålunda i fartygets driftskostnader.

Eftersom byggnadspriset för fartyg stigit avsevärt under de senaste årtiondena fram till 1960, är anskaffningsvärdena i löpande priser inte utan vidare lämpade som underlag för beräkningar av investeringsbehov, kapitalkostnader o. d. Ett försök har därför gjorts att omräkna anskaffnings-

värdena från löpande priser till en fast prisnivå. Beräkningen har utförts med ledning av Fairplay's index för fartygsnybyggnader. Vid beräkningen har använts medelindexar för femårsperioder. Det kostnadsläge för fartygsbyggande som rådde under perioden 1960—1964 har härvid satts = 100. Enligt Fairplay's index var byggnadskostnaderna för fartyg i huvudsak oförändrade dessa år. Det kan nämnas att resultatet blir i huvudsak detsamma om man utgår från indexar för de enskilda åren. Resultaten av de gjorda beräkningarna framgår närmare av tabell 6.

Fartygens anskaffningsvärden m. m. omräknade till den prisnivå, som rådde 1960—1964, uppgår sammanlagt till 7 604 mkr. De ligger sålunda 1 095 mkr eller 17 % högre än anskaffningsvärdena i löpande priser. För tank- och bulkfartyg är skillnaden mellan de två värdena relativt obetydlig, 3,2 respektive 5,3 % beroende på att dessa fartygsslag i huvudsak endast består av nybyggt tonnage. För passagerarfartygen är däremot skillnaden mellan de två värdena avsevärd. Anskaffningsvärdet omräknat ef-

ter Fairplay's index ligger 46 % högre än anskaffningsvärdet i löpande priser. Även för »övriga fartyg» ligger det omräknade anskaffningsvärdet betydligt högre än anskaffningsvärdet i löpande priser eller 26 %.

Jämföres de två värdena för fartyg inom olika storleksklasser finner man att skillnaden är obetydlig för fartyg inom den s. k. paragrafbåtsklassen samt för fartyg om 10 000 brt och däröver, dvs. inom de storleksklasser som i huvudsak består av nybyggt tonnage.

I tabell T redovisas anskaffningsvärdena m. m. i löpande och i fasta priser för fartyg inom olika storleksgrupper.

#### 2.4.2 Fartygens försäkrings-, bruks- och bokföringsvärden

Som underlag för vissa kalkyler över kapitalkostnaderna har gjorts ett försök att med ledning av fartygens anskaffningsvärden och försäkringsvärden beräkna ett bruksvärde för handelsflottan. Bruksvärde svarar mot nyanskaffningsvärde minus beräknade avskrivningar. För ett nytt kapitalföremål är bruksvärdet lika med anskaffningsvärdet. Under förutsättning av stabila priser är bruksvärdet för ett kapitalföremål som beräknas ha en livslängd av tio år och som använts under fem år lika med halva anskaffningsvärdet vid konstant (lineär) avskrivning.

För den årliga sjöfartsstatistiken inhämtas uppgifter över fartygens försäkringsvär-

den. För fartyg om 300 brt och däröver uppgick dessa den 31 december 1964 till 6 042 mkr. För nya fartyg ligger försäkringsvärdena något lägre än anskaffningsvärdena. Försäkringsvärdena för vissa äldre fartyg är högre än anskaffningsvärdena.

Försäkringsvärdet ligger avsevärt högre än bruksvärdet. Detta framgår vid jämförelse mellan försäkrings- och försäljningsvärden för fartyg som sålts som secondhand-fartyg till utlandet. I följande tablå redovisas försäkringsvärden och försäljningsvärden för sådana fartyg avyttrade under perioden 1960–1965.

År	Försäkringsvärde, mkr	Försäljningsvärde, mkr	Skillnad mkr
1960	191	93	— 98
1961	161	113	— 48
1962	187	99	— 88
1963	364	165	— 199
1964	420	201	— 219
1965	158	119	— 39
Summa	1 481	790	— 691

Försäljningsvärdena för hela perioden utgör endast något mer än hälften av försäkringsvärdena. För 1963 och 1964 sammantagna ligger försäljningsvärdena t. o. m. lägre än 50 % av försäkringsvärdena.

Enligt tabell T uppgår anskaffningsvärdet för handelsflottan i fasta priser till 7,6 miljarder kronor vid 1964 års slut. Ett antagande att fartygen har en genomsnittlig livslängd om 20 år och är jämnt fördelade på årsklasser skulle ge ett bruksvärde av 3,8 miljarder kronor vid konstant avskrivning. Eftersom åldersstrukturen hos den svenska handelsflottan vid 1964 års slut var avsevärt gynnsammare än den som ovanstående exempel utgick ifrån (43 % av tonnaget låg således i åldersklassen 0–4 år), måste bruksvärdet avsevärt överstiga 3,8 miljarder kronor.

Det har syntts skäligt att taga upp detta till 5 000 mkr. Vid fördelning av bruksvärdet på olika åldersklasser har försäkringsvärdena för större och/eller nyare fartyg reducerats med ca 15 % och för övriga

Tabell T. Anskaffningsvärden m. m. för fartyg inom olika storleksgrupper i brt i mkr.

Storleksgrupper i brt	Anskaffningsvärden m. m.		Skillnad
	i löpande priser	i fasta priser	
450— 499	234	246	+ 12
300— 449}	311	438	+ 127
500—1 999}			
2 000—9 999	2 796	3 638	+ 842
10 000—	3 168	3 282	+ 114
Summa	6 509	7 604	+1 095

fartyg med ca 20 %. (Se tabell 8).

Bruksvärdet per ombordanställd vid slutet av 1964 uppgick i genomsnitt till ca 240 000 kronor. Detta värde växlar avsevärt mellan fartyg inom skilda storleksgrupper. Det uppgår till 80 000 kronor för fartyg i gruppen 300 till 449 brt och till ca 500 000 kronor för fartyg om 20 000 brt och däröver.

I den vinststatistik för rederiföretag som utarbetas av statistiska centralbyrån infordras uppgifter över fartygens bokförda värden. Branschen i fråga omfattar omkring 75 % av den svenska rederinäringen. Redarverksamhet, som bedrivs av företag vars huvudverksamhet ligger inom andra sektorer, redovisas i vinststatistiken tillsammans med huvudverksamheten under den bransch företaget tillhör. Exempel på sådana företag är Grängesbergsbolaget, Skånska cementgjuteriet, Statens skogsindustrier, Statens järnvägar och Oljekonsumenterna. Uppgifter om det bokförda värdet för fartyg ägda av dessa företag har erhållits genom en kompletterande undersökning.

Det bokförda värdet för de fartyg som ingår i denna undersökning har beräknats till ca 1 500 mkr vid 1964 års slut. Härav faller 1 212 mkr på företag som ingår i vinststatistiken för rederiföretag. Handelsflottans bruksvärde har som ovan nämnts uppskattats till 5 000 mkr vid 1964 års slut.

Tabell 7. Handelsflottans fartyg om 300 brt och däröver i miljarder kronor vid början och slutet av åren 1960–1967.

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
1 Bestånd vid årets början <sup>1</sup>	5,97	6,05	6,14	6,40	6,01	6,05	5,96	6,61
2 Ökning under året <sup>2</sup>	0,74	0,50	0,62	0,55	0,65	0,57	0,91	0,93
nybyggda	0,68	0,50	0,60	0,49	0,64	0,54	0,90	0,93
förvärvade från utlandet	0,06	0,00	0,02	0,06	0,01	0,03	0,01	0,00
3 Minskning under året	0,10	0,12	0,11	0,17	0,21	0,31	0,21	0,23
försålda till utlandet <sup>2</sup>	0,09	0,11	0,10	0,16	0,20	0,31	0,20	0,23
förolyckade, kondemnerade	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,00
4 Nettoökning (pkt 2 minus pkt 3)	0,64	0,38	0,51	0,38	0,44	0,26	0,70	0,70
5 Sänkningar av försäkringsvärden <sup>3</sup>	0,56	0,29	0,25	0,77	0,40	0,35	0,05	0,11
6 Bestånd vid årets utgång <sup>1</sup>	6,05	6,14	6,40	6,01	6,05	5,96	6,61	7,20
Värde i kronor per brt för nybyggda fartyg	1 989	1 733	1 620	1 431	1 609	1 606	1 637	1 779

<sup>1</sup> försäkringsvärden.

<sup>2</sup> inköps- resp. försäljningsvärden.

<sup>3</sup> främst kalkylförluster vid försäljningar till utlandet.

Skillnaden mellan det sistnämnda värdet och det bokförda värdet utgör alltså 3 500 mkr vilket skulle motsvara storleken av rederiernas »dolda reserv» i fartygskapitalet.

Rederinäringens »dolda reserv» blir ännu något större vid denna tidpunkt om hänsyn tas till gjorda avskrivningar på nybyggnadskontrakt.

## 2.5 Kapitalkostnader. Kalkyler angående rörelseresultat o. d.

### 2.5.1 Allmänt

För att belysa utfallet av rederiverksamheten undersökningsåret 1964 har vissa uppskattningar gjorts angående kapitalförbrukning och förräntning av insatt kapital. Detta har skapat problem avseende periodisering och värdering, vilket gör att de redovisade kalkylerna närmast skall ses såsom räkneexempel.

### 2.5.2 Värdet av tillkomna och avgångna fartyg 1960–1967

Den svenska handelsflottans utveckling 1960–1967 räknat i antal enheter och bruttotonnage för fartyg om minst 300 brt framgår av avsnitt 2.2.2. Tabell 7 ger den värdemässiga utvecklingen under perioden

Tabell 8. Över (+) resp. under(-)skott vid olika antaganden om fartygens livslängd m. m. totalt och på fartygsslag samt på vissa tonnage- och åldersgrupper i brt i mkr 1964.

Fartygsslag samt vissa tonnage- och åldersgrupper	Årlig avskrivning om					För- säk- rings- värde	Bruks- värde (beräk- nat)	6 % ränta på bruks- värdet	Drift- över- skott 1964	Över (+) el. underskott (-) om fartygets livs- längd år					Löner			
	Anskaff- nings- värde		fartygens livslängd år		15 år					20 år	25 år	20 år	25 år	Sum- ma	Befäl	Man- skap		
	2	3	4	5	6					7	8	9	10				11	12
a) Fartygsslag																		
1 Tankfartyg	1 868	124	93	74	1 642	1 396	84	183	—	25	+	6	+ 25	89	48	41		
2 Bulkfartyg	1 359	91	68	55	1 140	965	58	107	—	42	—	19	— 6	55	29	26		
3 Passagerarfartyg	587	39	30	24	435	366	22	45	—	16	—	7	— 1	56	22	34		
4 Summa 1 + 2 + 3	3 814	254	191	153	3 217	2 727	164	335	—	83	—	20	+ 18	200	99	101		
5 Övriga fartyg	3 790	252	190	151	2 825	2 273	136	206	—	182	—	120	— 81	265	149	116		
6 Summa 4 + 5	7 604	506	381	304	6 042	5 000	300	541	—	265	—	140	— 63	465	248	217		
b) Vissa tonnage- och åldersgrupper																		
1 Tank- och bulkfartyg	3 227	215	161	129	2 782	2 361	142	290	—	67	—	13	+ 19	144	77	67		
300—4 999 brt	123	8	7	5	130	108	8	13	—	3	—	2	0	14	9	5		
5 000— »	3 104	207	154	124	2 652	2 253	134	277	—	64	—	11	+ 19	130	68	62		
2 Passagerarfartyg	587	39	30	24	435	366	22	45	—	16	—	7	— 1	56	22	34		
300—4 999 brt	421	28	21	17	268	226	13	30	—	11	—	4	0	35	12	23		
5 000— »	166	11	9	7	167	140	9	15	—	5	—	3	— 1	21	10	11		
3 Övriga fartyg	3 790	252	190	151	2 825	2 273	136	206	—	182	—	120	— 81	265	149	116		
nybyggda 1960—1964	1 155	77	58	46	1 153	929	56	79	—	54	—	35	— 23	64	37	27		
nybyggda 1959 eller tidigare	2 635	175	132	105	1 672	1 344	80	127	—	128	—	85	— 58	201	112	89		

i form av dels försäkringsvärden, dels inköps- och försäljningsvärden.

Inköpsvärdet för tillkomna fartyg åren 1960–1967 utgjorde sammanlagt 5,47 miljarder kronor och försäljningsvärdet m. m. för avförda fartyg 1,47 miljarder kronor, vilket motsvarar ca 685 respektive 185 mkr per år. Differensen, som kan tas som ett uttryck för bruttoinvesteringen i fartygskapital under perioden, är 4 miljarder kronor (5,47–1,47) eller ca 500 mkr per år. Motsvarande uppgifter för enbart 1964 blir för tillkomna fartyg 650 mkr, för avgångna 210 mkr och för bruttoinvesteringen 440 mkr.

### 2.5.3 Kapitalförbrukningen

Kapitalförbrukningen har beräknats med utgångspunkt från handelsflottans anskaffningsvärde vid slutet av år 1964, räknat i fast pris (se tabell 8). Beträffande fartygens medellivslängd har angivits tre alternativ, nämligen 15, 20 och 25 år. Hänsyn har inte tagits till fartygens restvärde vid avskrivningsperiodens slut. Det förhållandet att en stor del av fartygen försäljs till utlandet före avskrivningsperiodens slut påverkar inte kalkylen. Beräkningarna har skett under antagande av konstant avskrivning, dvs. med lika stora belopp varje år.

Såsom framgår av tabell 8 utgör avskrivningsbehovet beräknat till anskaffningsvärdet i fast pris för de olika avskrivningsalternativen 506, 381 respektive 304 mkr per år. Utgår man i stället från anskaffningsvärdet i löpande pris, 6 509 mkr, blir avskrivningsbeloppen 434, 325 respektive 260 mkr per år.

### 2.5.4 Avskrivningar enligt den årliga vinststatistiken

De i avsnitt 2.5.2 och 2.5.3 erhållna beloppen för fartygsinvesteringar och kapitalförslitning har jämförts med vissa uppgifter ur den årliga vinststatistiken.

I vinststatistiken redovisas för år 1964 för rederiföretag avskrivningar om 384 mkr.

Kompletteras denna uppgift med avskrivningar för fartyg hos sådana företag, vilka bedriver sjöfart men ej är klassificerade som rederiföretag, blir avskrivningsbeloppet ca 500 mkr. Om man lägger till gjorda avskrivningar på nybyggnadskontrakt och reducerar de så erhållna totalt verkställda avskrivningarna med inkomster av försålda fartyg, dvs. med de bokförda restvärdena av försålda fartyg och de bokföringsmässiga vinster som uppkommit vid försäljningen, kommer man till ett värde som ligger på ungefär samma nivå som det ovan kalkylerade avskrivningsbehovet grundat på anskaffningsvärden i fasta priser och en livslängd för fartygen om 20 år.

Verkställda avskrivningar 1964 ligger också nära bruttoinvesteringen i fartyg enligt avsnitt 2.5.2, 440 mkr. Med angivna utgångspunkter skulle detta tyda på att nyinvesteringen under året varit ringa, om ens någon.

### 2.5.5 Fartygskapitalets avkastning. Räntekostnader enligt den årliga vinststatistiken

För att få ett uttryck för skälig avkastning av fartygskapitalet (kalkylmässig ränta) har räknats med en räntesats på 6 %. Räntebereäkningen har baserats på det s. k. bruksvärdet, dvs. på nyanskaffningsvärdet efter avdrag av avskrivningar. Fartygens bruksvärde vid 1964 års utgång har uppskattats till 5 000 mkr (se avsnitt 2.4.2). Den kalkylmässiga räntan 1964 på det använda fartygskapitalet blir därvid 300 mkr.

Enligt den årliga vinststatistiken var de externa räntekostnaderna för rederiföretag 78 mkr 1964. Läggas här till räntekostnader, redovisade för andra företag som bedriver sjöfart, erhålles totala räntekostnader om 100 mkr. Detta skulle tyda på att ca en tredjedel av det i fartyg investerade kapitalet är upplånat, medan två tredjedelar utgöres av eget kapital.

### 2.5.6 Kalkyler angående rörelseresultat

I tabell 8 har de framräknade kapitalkostnaderna satts i relation till redovisat drifts-

Tabell U. Kalkylerat rörelseresultat år 1964 under olika antaganden om fartygens livslängd m. m. mkr.

	Resultat om fartygens livslängd är		
	15 år	20 år	25 år
<b>A. Anskaffningsvärden i fasta priser</b>			
1. Driftsöverskott	541	541	541
2. Kapitalkostnader	806	681	604
a. Kapitalförbrukning	506	381	304
b. Kapitalavkastning <sup>1</sup>	300	300	300
3. Över- (+) el. under(-)skott (punkt 1 minus punkt 2)	- 265	- 140	- 63
<b>B. Anskaffningsvärden i löpande priser</b>			
1. Driftsöverskott	541	541	541
2. Kapitalkostnader	734	625	560
a. Kapitalförbrukning	434	325	260
b. Kapitalavkastning <sup>1</sup>	300	300	300
3. Över- (+) el. under(-)skott (punkt 1 minus punkt 2)	- 193	- 84	- 19

<sup>1</sup> Rederierna har faktiska räntekostnader om ca 100 mkr. I post 2 b. ingår även e belopp som företagen skall erlagga i skatt.

överskott. Uppgifterna har fördelats på fartygsslag och storleksgrupper samt i vissa fall även efter ålder. Det i tabellerna upptagna driftsöverskottet avser svenska fartyg. Det år 1964 till 3 mkr uppgående driftsöverskottet för de fartyg som förhyrts från utlandet ingår ej.

En sammanfattning av tabellernas uppgifter lämnas i tabell U under punkt A. I detta fall beräknas kapitalförbrukningen med utgångspunkt från fartygens anskaffningsvärden vid 1964 års slut räknat i fast pris. Dessutom lämnas under punkt B i tabellen motsvarande beräkningar gjorda utifrån fartygens anskaffningsvärden i löpande pris.

Det framgår av tabell U att de kalkylerade kapitalkostnaderna för handelsflottan totalt sett överstiger driftsöverskottet i samtliga alternativ. Tabell 8 utvisar att underskotten är koncentrerade till gruppen övriga fartyg och inom denna till fartyg

som byggts 1959 eller tidigare.

Det bör slutligen framhållas att de lämnade uppgifterna avser resultaten av enbart själva rederiverksamheten. Rederiföretagen har även andra slag av intäkter och kostnader, vilka ej ingår i denna undersökning.

# Bil. 1

Uppgiftslämnare (företag, adress och telefon)

SPECIALUPPGIFT  
om fartyg

Blankett 1

De på denna blankett avgivna  
uppgifterna är sekretesbelagda  
enligt 16 § sekreteslagen.

Blanketten ifylles i två exemplar, av vilka det  
ena behålles som koncept och det andra före  
den 1 oktober 1965 insändes till statistiska  
centralbyrån (SFS nr 832, 1964 § 2).

Statistiska centralbyrån  
Byrån för handels-, samfärdsel- och prisstatistik  
Sjöfartsstatistiska sektionen  
Fack  
STOCKHOLM 27

Innan blanketten fylls i, se de på särskilt blad  
utfärdade anvisningarna.

Telefon 08/63 05 60

## Specialundersökning av sjöfartsmärningens kostnader åren 1963 och 1964

1. Uppgiftslämnaren är eller företräder			
<input type="checkbox"/> 1. ägare (huvudredare)	<input type="checkbox"/> 2. förhyrare av svenskt fartyg	<input type="checkbox"/> 3. förhyrare av utländskt fartyg	
2. Fartygets namn	Svenskt reg. nr	Fartygets hemort	SCB anteckningar
3. Ägarens (vid partederier huvudredarens) namn			
4. Förhyrarens namn			
5. Bortfraktare (ägare eller förhyrare i tidigare led)			

## ANSKAFNINGSVÄRDE OCH OMBYGGNADSKOSTNADER FÖR FARTYGET

	År	1 000 kr	SCB anteckningar
Anskaffat som nybyggt fartyg . . . . .	110		
Anskaffat som begagnat fartyg . . . . .	115		
Ombyggnadskostnader . . . . .	120		
	125		
	130		
Summa	140		

## SYSSELÄTTNINGSTIDENS FÖRDELNING

	1963 antal dygn	1964 antal dygn	SCB anteckningar
Sjödygn . . . . .	150		
Ankomst- och avgångsdygn . . . . .	160		
Hamndygn . . . . .	155		
Summa	170		

SCB H 420, 1965, 8 000 ex.

**SCB** Blankettutgivare  
**STATISTISKA CENTRALBYRÅN**

Vänd!



## Bil. 2

Uppgiftslämnare (företag, adress och telefon)

SPECIALUPPGIFT  
gemensam för rederier

Blankett 2

De på denna blankett avgivna  
uppgifterna är sekretessbelagda  
enligt 16 § sekretesslagen.

Blanketten fylls i två exemplar, av vilka det  
ena behålls som koncept och det andra den  
den 1 oktober 1965 insändes till Statistiska  
centralbyrån (SFS nr 832, 1964 § 2).

Statistiska centralbyrån  
Byrån för handels-, samfärdsel- och pristäistik  
Sjöfartstatistiska sektionen  
Fack  
STOCKHOLM 27

Innan blanketten fylls i, se de på särskilt blad  
utfärdade anvisningarna.

Telefon 08/63 05 60

Specialundersökning av sjöfartsmäringsens kostnader åren 1963 och 1964

Uppgifterna avser följande rederier	SCB kod		SCB kod
1.		2.	
3.		4.	
5.		6.	
7.		8.	
9.		10.	

KOSTNADER GEMENSAMMA FÖR REDERIET (REDERIerna)

	1963	1964	SCB anteckningar
	1 000 kr	1 000 kr	
Löner och arvoden till styrelse, företagsledning och kontorsanställda . . . . .	610		
Löner till ombordsanställda som ej kan fördelas på fartyg (inkl. semester- och vederlagsersättning)	620		
krav vederlagsersättning . . . . .	622		
ATP-, sjukförsäkrings-, olycksfalls-, andra pensions- avgifter samt välfärdavgifter för anställda ombord	630		
ATP-, sjukförsäkrings-, olycksfalls- samt andra pen- sionsavgifter för anställda i land . . . . .	640		
Direktpensioner . . . . .	650		
Hyror för kontor och lager samt övriga kontors- och administrationskostnader . . . . .	660		
Övrigt, nämligen . . . . .			
Summa	690		
I detta ärende efterfrågas (titel, namn och telefon)	Datum och underskrift		

SCB H 421.1965. 1 500 ex.



Blankettutgivare

STATISTISKA CENTRALBYRÅN

## Bil. 3

Anvisningar för ifyllande av blanketter för specialundersökningar av sjöfartsnäringens kostnader åren 1963 och 1964.

### Allmänna anvisningar

Uppgifterna till specialundersökningen är obligatoriska (SFS 1964: 832, § 2 och Kungl. Maj:ts uppdrag till centralbyrån den 30 juni 1965), och uppgifterna skall lämnas för alla fartyg med en bruttodräktighet av 300 registerton och däröver. Uppgiftslämnaren tillställs förteckningar på de fartyg för vilka uppgifter skall lämnas.

Uppgifterna skall insändas *direkt till statistiska centralbyrån* under adress Fack Stockholm 27 och helst i bilagda svarskuvert och vara centralbyrån tillhanda före den 1 oktober 1965.

För specialundersökningar av sjöfartsnäringens kostnader m. m. åren 1963 och 1964 har två blanketter fastställts.

*Blankett 1* Specialuppgift om fartyg (SCB H 420). På denna blankett redovisas uppgifter över kostnader m. m., som skall redovisas per fartyg.

Blankett 1 är en komplettering till fartygsstatistikens huvuduppgifter (blankett SCB H 401) för åren 1963 och 1964. På dessa blanketter redovisas förutom intäktsposterna »bruttofrakter» och »erhållna tidshyror» även en kostnadspost, nämligen »erlagd tidshyra». Denna kostnadspost skall därför ej medtagas under posten »Driftskostnader för fartyget» på blankett 1.

*Blankett 2* Specialuppgift gemensam för rederier (SCB H 421). På denna blankett redovisas uppgifter över kostnader m. m. som är gemensamma för ett rederi ev. för en rederikoncern, t. ex. kostnader för huvudkontor.

Uppgiftslämnaren tillställs tre exemplar av varje blankett eller multiplar därav. Endast 1 (ett) exemplar skall insändas till centralbyrån, men uppgiftslämnare bör – för att lättare kunna besvara eventuella förfrågningar – behålla en kopia av varje insänd uppgift. Det tredje exemplaret är avsett som manuskript (kladd).

### Anvisningar för ifyllande av blankett 1. (Specialuppgift om fartyg)

Uppgifter skall lämnas separat för *varje* svenskt fartyg dels av dess ägare eller annan som företräder ägaren, dels också för varje svenskt fartyg som förhyrts av ett rederi, en firma eller en person.

Beträffande förhyrda utländska fartyg får uppgifter för flera fartyg sammanföras på en blankett.

*Raderna 110–140.* I de fall ett fartyg ombyggs flera gånger anges år och kostnad på olika rader (120, 125 och 130). Om fartyget ombyggs mer än tre gånger får detta anges särskilt. Uppgifterna på raderna 110–140 skall givetvis endast lämnas av fartygets ägare, ej av dess förhyrare.

*Raderna 150–170.* Summan på rad 170 skall motsvara summa dagantal på fartygs-

statistikens huvuduppgift under punkterna 14 och 15.

#### *Raderna 200–400*

*Rad 200.* Kommissioner och klareringar. Spedition.

*Rad 220.* Hamn-, farleds- och kanalavgifter, lotsavgifter, fyr- och båkavgifter.

*Raderna 240–260.* Löner till befäl och manskap skall i princip redovisas per fartyg på blankett 1. Löner och dylikt som ej kan fördelas per fartyg redovisas på blankett 2. ATP-, sjukförsäkrings-, olycksfalls-, andra pensionsavgifter för anställda ombord redovisas på blankett 2 rad 630.

*Rad 260.* Här skall anges de belopp som faktiskt erlagts för inköp av varor. För fartyg förhyrda från utlandet förekommer i princip inget belopp under punkterna 240–260. Av förhyraren ev. erlagd övertidserättning skall vara inkluderad i »erlagd tidshyra» under punkt 12 på fartygsstatistikens huvuduppgifter (blankett SCB H 401).  
*Rad 270.* Som exempel på dylika kostnader kan nämnas smörjmedel, färger, tågvirke, servis- och köksinventarier, linne, presenningar, soltak, färskvatten, elström från land, tvätt, div. däcks- och maskininventarier.

*Rad 290.* Under »Uppgifter om klassning» skall anges bl. a. senaste klassningsår och om möjligt kostnaden för klassning. I de fall klassningen äger rum successivt bör detta anges.

#### *De tomma raderna under rad 290.*

Övriga större kostnadsposter t. ex. claims bör specificeras.

*Raderna 200–230* utgör resekostnader. Övriga rader omfattar dagskostnader.

#### *Anvisningar för ifyllande av blankett 2.*

Blankett 2 bör om möjligt avse endast ett rederi – ett aktiebolag, ett partrederi etc. I de fall två eller flera rederier bildar en ekonomisk enhet kan uppgifterna på blankett 2 raderna 610–690 avse en dylik enhet. Uppgiftslämnaren skall i dessa fall noga ange vilka företag som sammanförts på blanketten.

*Raderna 620–622.* På rad 620 skall endast de löner o. dyl. till ombordanställda som ej kan fördelas på fartyg redovisas. Se blankett 1 raderna 240–260.

*Rad 630 och rad 640.* Med andra pensionsavgifter avses avgifter till bl. a. HJA, SPK.

*Rad 660.* I de fall rederiets fastigheter administreras genom särskilt fastighetsaktiebolag skall här redovisas de hyresbelopp som erlägges till dylikt bolag.

#### *På de tomma raderna under rad 660.*

Här upptages – med angivande av kostnadslag – bl. a. kostnader för befälsutbildning, inspektionsavdelning och teknisk avdelning.

## Bilaga 3      Överenskommelse om vissa lagreglers överflyttande till avtal

Utredningens lagförslag innebär att följande detaljregler i gällande lag slopas.

1. Spridningsreglerna i 7 § första stycket, 8 § tredje stycket och 10 §. Enligt dessa bestämmelser skall den ordinarie arbetstiden förläggas inom vissa klockslag eller under loppet av visst antal timmar i följd.

2. Helgdagsreglerna i 6 §, 7 § andra stycket, 8 § andra stycket, 9 och 10 §§ samt 13 § 2 mom. andra stycket. Reglerna medför att den ordinarie arbetstiden på sönd och helgdagar skall inskränkas i fråga om skeppstjänstens omfattning och art. Vidare inskränker 10 § ekonomipersonalens ordinarie arbetstid på lördagar.

3. Reglerna i 17 § om övertidsersättningens form och storlek.

4. Bestämmelsen i 11 § om att arbetstidsschema bör finnas för ekonomipersonal.

Närmare redogörelse för lagens spridnings- och helgdagsregler finns i avsnitt 9.2.2.1 och 9.2.2.2. Kollektivavtalen innehåller redan nu vissa spridnings- och helgdagsregler. Även dessa återges i nämnda två avsnitt.

Anledningen till att utredningen har velat utmönstra dessa regler ur lagen är att sådana detaljbestämmelser inte längre bör regleras i lag utan bättre kan lösas genom kollektivavtal och i något fall genom administrativa föreskrifter. Med hänsyn till den normativa styrka, som dessa detaljföreskrifter hittills haft, har utredningen såsom

framgår av avsnitt 9.2.2 inte velat föreslå att de slopas, innan garantier har skapats för att bestämmelser av motsvarande slag förs in i kollektivavtalen.

Med anledning härav har överenskommelse träffats år 1968 mellan Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet resp. Svenska stewardsföreningen att nämnda detaljregler i gällande lag skall tas in i huvudavtalen mellan parterna, innan den föreslagna lagen genomförs. Överenskommelsen innefattar inte helgdagsregeln i 13 § 2 mom andra stycket för lokalfart utom hamn, eftersom de fartyg, som dessa avtal avser, inte omfattas av reglerna för sådan fart.

Överenskommelsen är i princip inte avsedd att innebära en materiell ändring av gällande föreskrifter utan endast en teknisk överföring av lagreglerna till avtalen. I följande fall har parterna emellertid enats om att vid överföringen avvika från gällande lydelse av lagbestämmelserna.

Enligt 7 § första stycket och 9 § i gällande sjöarbetstidslag skall den ordinarie arbetstiden under hamnuppehåll på vardagar förläggas mellan kl. 6 och 18, om inte annat har överenskommit eller är i vederbörande hamn brukligt. Denna regel skall överföras till avtalen i följande form.

»Arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn skall såvida ej annat är i vederböran-

de hamn brukligt förläggas mellan kl. 6 och 18 på vardag.

Efter överenskommelse ombord kan i tropikerna den ordinarie arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn helt eller delvis förläggas till den svalare delen av dygnet. Även i annat fall kan arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn efter överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna få förläggas till annan tid på dygnet än som föreskrivs i första stycket.»

Den citerade lydelsen skall i avtalen även användas i fråga om spridningsföreskrifterna i gällande 10 § 2 mom. för ekonomipersonal under hamnuppehåll med den ändringen att i stället för tidsangivelsen i citatets första stycke skall anges, för passagerarfartyg, när passagerare inte finns ombord, tiden före kl. 19 och på annat fartyg kl. 6–18 måndag – fredag och kl. 6–15 lör-, sön- och helgdag.

Regeln i gällande 10 § 2 mom., att ekonomipersonalens ordinarie arbetstid under sjö-, avgångs- och ankomstdygn på annat fartyg än passagerarfartyg skall förläggas mellan kl. 6 och 19, skall föras över till avtalen utan att såsom f. n. undantag kan göras för den händelse annat har överenskommit eller är i vederbörande hamn brukligt.

Till sjöss skall dagmans ordinarie arbetstid enligt gällande 8 § tredje stycket förläggas mellan kl. 6 och 18 om inte annat har överenskommit. Denna föreskrift skall i avtalen ha följande lydelse.

»Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall förläggas mellan kl. 6 och 18, om inte annat överenskommit mellan de avtalsslutande parterna.»

Bestämmelserna i gällande 17 § 1 och 3 mom. om övertidsersättning skall föras över till de avtal som avser andra sjömän än ekonomiföreståndare och kökspersonal. Därvid skall bestämmelserna om sjömän, som inte uppbär kontant lön, utgå.

I en protokollsanteckning till avtalet skall under denna punkt anges att dessa bestämmelser tillsammans med andra detaljregler har flyttats från lagen till avtalen för

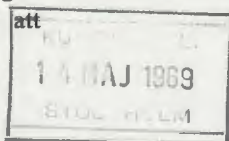
möjliggöra att lagens detaljföreskrifter utgår och att överflyttningen av hamnvaktsreglerna i 17 § till avtalen inte får medföra att hamnvaktjänst åläggs i större omfattning än som varit fallet under avtalsperioden 1966–1968.

Gällande 17 § 2 mom. om övertidsersättningens storlek och beräkning skall flyttas över till avtalen, varvid dock ordet »minst» skall utgå.

I anslutning till utredningens förslag att slopa föreskrifterna i gällande 11 § (se specialmotiveringen till 7 § i förslaget) om arbetstidsschema för ekonomipersonalen, har parterna enats om att i avtalen för ekonomiföreståndare och kökspersonal föreskriva att det åligger befälhavaren att efter samråd med ekonomiföreståndaren i förväg upprätta skriftligt arbetstidsschema för ekonomipersonalens ordinarie arbetstid och att schemat skall delges personalen och vara tillgängligt på arbetsplatsen.

Enligt utredningens förslag (se specialmotiveringen till 6 §) skall gränsen för tvåvaktindeldad maskinpersonal ändras från att avse fartyg med maskinstyrka om 700 IHK till fartyg med maskinstyrka om 550 EHK. I anslutning till detta förslag har parterna enats om att upprätta en förteckning över fartyg, som är anslutna till Sveriges redareförening och som f. n. tillämpar tvåvaktssystem i maskin med stöd av 4 § 2 mom. a) gällande sjöarbetstidslag. Enligt överenskommelsen skall dessa fartyg kunna tillämpa ett sådant vaktsystem även sedan den nya sjöarbetstidslagen har trätt i kraft.

Parterna har slutligen enats om att det av en anteckning i avtalen skall framgå att parterna vidhåller sina tidigare tolkningar i fråga om den text, som kommer att föras in i avtalen i enlighet med förevarande överenskommelse.



Nordisk udredningsserie (Nu) 1969

## Konologisk förteckning

---

1. Utvidget nordiskt ekonomiskt samarbete.

# Statens offentliga utredningar 1969

## Systematisk förteckning

---

### **Justitiedepartementet**

Faktisk brottslighet bland skolbarn. [1]

### **Kommunikationsdepartementet**

Ny sjöarbetsbetslag. [3]

### **Utbildningsdepartementet**

Om sexuallivet i Sverige. [2]

