



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A. S.O.U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:8

HANDELSDEPARTEMENTET



B E T Ä N K A N D E

MED FÖRSLAG TILL

SJÖARBETSTIDSLAG

AVGIVET AV

KOMMERSKOLLEGIUM OCH SOCIALSTYRELSEN

S T O C K H O L M

1 9 3 4

Statens offentliga utredningar 1934

Kronologisk förteckning

1. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. Av G. Myrdal. Norstedt. xij, 279 s. S.
 2. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. Av A. Johansson. Norstedt. vj, 162 s. 1 bil. S.
 3. 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatrarna. Norstedt. 164 s. E.
 4. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlingens område. Kihlström. 198 s. Jo.
 5. Betänkande med förslag angående frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i utländska hamnar. Idun. 208 s. H.
 6. Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. Lindström. 56 s. Jo.
 7. Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. Marcus. 54 s. Fl.
 8. Betänkande med förslag till sjoarbetstidslag. Norstedt. 130 s. H.
-

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:8.

HANDELSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED

FÖRSLAG TILL

SJÖARBETSTIDSLAG

AVGIVET AV

KOMMERSKOLLEGIUM och SOCIALSTYRELSEN

STOCKHOLM 1934

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

332278



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Utredning angående sjöarbetstidslagen av Kommerskollegium och Socialstyrelsen</i>	5
<i>Bilagor:</i>	
Bil. B. Summarisk redogörelse för yrkanden om ändringar i sjöarbetstidslagen	38
Bil. H. Yttrande av Svenska Arbetsgifvareföreningen	45
Bil. I. Yttrande av Sägverksförbundet	50
Bil. J. Yttrande av Sveriges Skogsägareförbund	53
Bil. K. Yttrande av Svenska Transportarbetareförbundet	55
Bil. L. Yttrande av Stockholms Transport- och Bogserings Aktiebolag	57
Bil. M. Yttrande av Göteborgs Bogserings- & Bärgnings A.-B.	60
Bil. N. Utredning rörande bemanningen å vissa mindre fartyg	62
Bil. R. Promemorior angående kostnadsökning vid tillämpning av åttatimmarsdagen	63
Bil. S. Utkast till sjöarbetstidslag	67
Bil. T. Utkast till ändring av 51 och 73 §§ sjömanslagen	72
Bil. V. Sjöarbetstidssakkunnigas yttranden (sammanfattning)	73
Bil. X. Ämbetsverkens förslag till sjöarbetstidslag	110
Bil. Y. Utredning angående vilotid å fartyg utan vaktindelning	118
<i>Framställning av Sveriges Redareförening i anledning av ämbetsverkens lagförslag</i>	126
<i>Utlåtande av Kommerskollegium och Socialstyrelsen över Sveriges Redareförenings framställning</i>	129

Stockholm den 25 september 1933.

Till KONUNGEN.

Kommerskollegium och Socialstyrelsen få härmed till Kungl. Maj:t överlämna anbefalld utredning angående sjöarbetstidslagen.

Underdånigst

För Kommerskollegium:

K. A. FRYXELL.

C. E. LANDBERG.

AXEL LINDBLAD.
Föredragande.

SIEGFRIED MATZ.

För Socialstyrelsen:

GUNNAR HUSS.

IVAR NILSON.

W. STENHOLM.

Osborne Koch.

Utredning angående sjöarbetstidslagen,¹

verkställd av Kommerskollegium och Socialstyrelsen.

Samtidigt med att Kungl. Maj:t den 13 juni 1930 utfärdade lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), varigenom sistnämnda lag förlänades förlängd giltighet under ytterligare tre år, uppdrog Kungl. Maj:t åt Kommerskollegium och Socialstyrelsen gemensamt att verkställa utredning rörande de erinringar och ändringsförslag, som framställts eller under utredningens gång komme att framställas i fråga om sjöarbetstidslagen, varvid jämväl borde tagas i övervägande de förslag, som innefattades i två vid 1930 års riksdag väckta motioner, nr 319 i första kammaren och nr 527 i andra kammaren, ävensom att i sinom tid till Kungl. Maj:t inkomma med utredningen jämte det förslag, var till densamma kunde föranleda.

Genom remiss den 13 januari 1933 anbefalldes Kungl. Maj:t ämbetsverken att vid fullgörande av nyssnämnda uppdrag taga under övervägande en av Göteborgs 3:e maskinist- och eldarefackförening gjord framställning om reglering av arbetstiden för besättningen å bogserfartyg med en nettodräktighet under 20 ton. (Bil. A.)

Efter uppdragets emottagande planlades den anbefallda utredningen med huvudsyfte att åstadkomma ett förslag till ny sjöarbetstidslag i sådan tid, att detsamma kunde komma under statsmakternas prövning i samband med den behandling av sjöarbetstidsfrågorna, som komme att föranledas därav att 1926 års lag skulle upphöra att gälla med utgången av år 1933. Utredningsplanen omfattade två huvuduppgifter, nämligen dels klarläggande av de frågor, som tidigare väckts eller som under utredningens gång kunde komma att framföras i form av erinringar och ändringsförslag rörande sjöarbetstidslagens tillämpning och avfattning och dels övervägande av åtgärder i anledning av en eventuellt blivande internationell konvention i ämnet, som förbereddes hos internationella arbetsorganisationen.

Den förra uppgiften, som redan vid utredningens påbörjande omfattade ett stort antal förslag, berörande såväl lagens allmänna grunder som ock flertalet av dess detaljbestämmelser, upptogs efter förberedande utredningsåtgärder till behandling vid överläggning med de s. k. sjöarbetstidssakkunnige, varjämte vissa mera framträdande spörsmål preliminärt dryftades vid ett antal sammanträden med representanter för Kommerskollegium och Socialstyrelsen. Ämnets internationella sida, som enligt sakens natur alltifrån sjöarbetstidslagens stiftande tillmätts den största betydelse vid hithörande frågors behandling och i väsentliga avseenden varit avgörande för de svenska statsmakternas ställningstagande till de med denna lagstiftning förknippade problemen, blev samtidigt föremål för uppmärksamhet från ämbetsverkens sida och föranledde särskilda utredningar. Sedan internationella arbetskonferensen år 1929 å dess XIII:e sammanträde (sjöfartssession) till behandling upptagit sjöfolkets ar-

¹ Av de till utredningen hörande bilagorna hava här medtagits Bil. B, H—N, R—T, V, X och Y.

betstid och andra sjöfartsfrågor, hade ärendets internationella sammanhang blivit särskilt betydelsefullt. Under år 1930 hade sålunda ett från internationella arbetsorganisationen till vederbörande regeringar utsänt frågeformulär rörande regleringen av arbetstiden ombord å fartyg genom en internationell konvention varit föremål för såväl ämbetsverkens som Kungl. Maj:ts prövning och bl. a. föranlett utlåtande av Kommerskollegium och Socialstyrelsen den 2 april 1930 ävensom skrivelse från statsrådet och chefen för Socialdepartementet den 27 december 1930 till internationella arbetsbyrån i Genève, innehållande bl. a. en utveckling av den svenska regeringens principiella uppfattning i ämnet. De internationella frågornas aktualitet stegrades under år 1931 därigenom, att från internationella arbetsbyrån utsändes en s. k. blå bok, innehållande bl. a. förslag till konvention rörande reglering av sjöarbetstiden, avsedd att behandlas av en internationell expertkommitté i Genève med början den 8 december 1931, vartill inbjudan för Sveriges del antagits av Kungl. Maj:t. Innehållet i nyssnämnda dokument föranledde omfattande statistiska och andra utredningar, avseende bemannings- och arbetsförhållanden ombord å fartyg, för belysning av konventionsförslagets innebörd för den svenska sjöfartsnäringens vidkommande. Detta arbete bedrevs av ämbetsverken i direkt samband med den av Kungl. Maj:t tidigare anfallda utredningen.

Sjöfartsfrågornas fortsatta behandling i Genève blev emellertid till följd av olika omständigheter gång efter annan uppskjuten och då spörsmålet om den svenska lagens fortsatta tillämpning åter förelåg till behandling, tedde sig den internationella situationen oviss, men det förspordes, att internationella arbetsorganisationen möjligen skulle komma att återupptaga det avbrutna arbetet redan under år 1933 eller 1934. I detta läge funno ämbetsverken ett mera definitivt ställningstagande till de med revision av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen förbundna frågorna bära tillsvidare anstå. Ämbetsverken hemställde den 25 januari 1933 om åtgärder för en förlängning av sjöarbetstidslagets giltighet för ytterligare tre år eller till utgången av år 1936. Härigenom skulle tillfälle beredas att vid lagens revision beakta de resultat, vilka under tiden kunde hava uppnåtts på det internationella området.

Kungl. Maj:t och riksdagen funno emellertid icke skäl att förlänga giltighetstiden för sjöarbetstidslagen längre än till utgången av år 1934, och Kungl. Maj:t anfallde den 24 februari 1933 ämbetsverken gemensamt att omedelbart fullfölja den enligt uppdraget den 13 juni 1930 igångsatta utredningen.

Vid den i anledning härav inom ämbetsverken återupptagna utredningen hava i första hand till behandling förelegat de förslag till ändringar i sjöarbetstidslagen, som tidigare framkommit i olika riksdagsmotioner samt i yttrandet av sjöarbetstidssakkunnige. Det huvudsakligaste av dessa förslag återfinnes i en bifogad redogörelse för huvudpunkterna i vissa yrkanden om ändringar i sjöarbetstidslagen (Bil. B).

Såsom denna redogörelse utvisar hade bl. a. framställts förslag *dels* om utvidgning av sjöarbetstidslagets tillämpningsområde att jämväl omfatta vissa för närvarande oberoende av deras dräktighet utanför lagen stående fartyg såsom isbrytar- och bärgningsfartyg, ävensom fartyg, vilka på grund av deras ringa dräktighet för närvarande äro undantagna, särskilt bogserfartyg om mindre än 20 nettoregister-ton, *dels ock* om en mer eller mindre konsekvent genomförd reglering av sjömännens ordinarie arbetstid enligt principen för 8-timmarsdagen i de fall, då sådan arbetstidsreglering ej redan gäller.

Med avseende å dessa förslag funno ämbetsverken en närmare utredning erforderlig, innan ämbetsverken toge slutlig ståndpunkt till spörsmålen i fråga.

Beträffande bemannings-, bostads- och arbetsförhållanden ombord å isbrytar- och bärgningsfartyg hava från redare inom resp. fartygsgrupper inför-

skaffats yttranden med vissa uppgifter (Bil. C och D). Sammanställningar av dessa uppgifters innehåll hava upprättats, särskilt för isbrytarfartyg (Bil. E) och särskilt för bärgningsfartyg (Bil. F).

Jämväl beträffande berörda bogserfartyg hava, i den mån dessa varit för ämbetsverken kända och så i övrigt låtit sig göra, införskaftats uppgifter från fartygsägarna angående bemannings-, bostads- och arbetsförhållanden. Vidare har rörande dessa förhållanden verkställts en statistisk utredning (Bil. G). Dessutom hava yttranden i ämnet erhållits av Svenska Arbetsgivareföreningen (Bil. H), Sågverksförbundet (Bil. I), Sveriges Skogsägareförbund (Bil. J) och Svenska Transportarbetareförbundet (Bil. K). Från fartygsägarna, vilka samtidigt med att berörda uppgifter begärts beretts tillfälle att yttra sig i ämnet, hava inkommit en del yttranden, bland vilka särskilt de, som avgivits av Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag (Bil. L) och Göteborgs Bogserings- & Bärgningsaktiebolag (Bil. M), torde vara av intresse för frågans bedömning. Vissa av yttrandena äro ställda till Svenska Arbetsgivareföreningen och hava dessa inkommit i avskrift genom förmedling av sistnämnda förening.

Att verkställa en utredning rörande motsvarande förhållanden ombord å övriga med hänsyn till deras ringa dräktighet från lagen undantagna fartyg har beträffande flertalet av dessa fartyg synt praktiskt taget ogenomförbart. För att tjäna till ledning vid bedömandet av möjligheten att å fartyg av denna storleksordning tillämpa sjöarbetstidslagens bestämmelser har emellertid med stöd av uppgifter hämtade ur sjöfartsstatistiken för år 1931, tab. 5, gjorts en medeltalsberäkning över bemanning å vissa småfartyg (Bil. N).

För utrönande av 8-timmarsdagens ekonomiska verkningar för den svenska handelsflottans del hava på grundval av inom Kollegium befintliga eller särskilt inhämtade uppgifter, vilka huvudsakligen avse år 1930, upprättats statistiska tablåer över bemanning å fartyg om 150 bruttoton eller mera (Bil. O, P och Q). För detta ändamål har uppdelning skett i fartyg, vilka gå i sådan fart att under normala förhållanden högst 16 timmars arbete per dygn erfordras, och fartyg, vilka gå i sådan fart att under samma förhållanden mer än 16 timmars arbete per dygn erfordras. Det har räknats med att efter ett genomförande av 8-timmarsdagen skulle det för arbetets upprätthållande i regel behövas å de förra fartygen två skift och å de senare tre skift. Med ledning av dessa tablåer har gjorts en beräkning av den bemanningsökning med åtföljande kostnader för hyror och kost, som en ytterligare utsträckning av 8-timmarsdagens tillämpning skulle medföra. För att erhålla lämplig begränsning av dessa beräkningars omfattning hava desamma inskränkts till att avse i huvudsak sådana fartyg, för vilka, enligt det av internationella arbetsbyrån i Genève upprättade konventionsförslaget (blå boken 1931), 8-timmarsdag i regel skulle bli obligatorisk beträffande det ordinarie arbetet. Beräkningarna avse sålunda, vad däckspersonalen angår, maskindrivna lastfartyg över 3 000 bruttoton och maskindrivna passagerarfartyg över 2 000 bruttoton samt, vad maskin- och eldarpersonalen angår, maskindrivna fartyg över 400 bruttoton. Beräkningarna återfinnas i en samling promemorior (Bil. R).

Efter prövning av de förslag, vilka enligt vad ovan berörts förefinnas i riksdagsmotioner och sakkunnigutlåtanden, och med beaktande av de i vissa härovan likaledes berörda avseenden verkställda utredningar, hava inom ämbetsverken upprättats preliminära förslag (i det följande benämnda utkast) till ny sjöarbetstidslag (Bil. S) och till härav föranledd ändring av 51 och 73 §§ sjömanslagen (Bil. T).

Dessa utkast, åtföljda av vissa för frågans bedömning erforderliga uppgifter, hava remitterats till sjöarbetstidssakkunnige för yttrande.

De sjöarbetstidssakkunnige, resp. suppleanter för dessa, vilka härvid hörts i ärendet, äro följande:

direktören H. F. Reuterskiöld för redare av fartyg i ocean- och norrsjöfart,

direktören B. von Sydow för redare av fartyg i östersjö- och kustfart,

direktören O. F. Ekebohm för redare av fartyg i skärgårds-, kanall- och insjöfart,

sjökaptenen B. Johansson för redare av segelfartyg,

avdelningschefen N. Th. L. Nilsson för redare av bogser- och pråmfartyg,

sjökaptenen B. C. H. Johannisson för befälhavare och styrmän,

ombudsmannen Gunnar Olsson för maskinister,

sekreteraren i Svenska Sjöfolksförbundet Nicklas Olsson för däcksmanskap,

ordföranden i Svenska Sjöfolksförbundet S. Lundgren för maskinmanskap samt

ombudsmannen W. Lindberg för köksmanskap.

Yttranden (Bil. U) hava inkommit från samtliga dessa personer utom Lindberg. Över de inkomna yttrandena har upprättats en sammanställning (Bil. V).

Att, utöver vad som enligt det föregående skett, bereda yrkessammanslutningarna inom sjöfarten särskilt tillfälle att yttra sig i ärendet har ej ansetts erforderligt, dels i betraktande av att dylika sammanslutningar vid olika tillfällen under årens lopp fått framföra sina synpunkter rörande sjöarbetstidens författningsmässiga reglering och dels med hänsyn till att inom kretsen av de sjöarbetstidssakkunnige förefinnas representanter för praktiskt taget alla inom sjöfarten förekommande intressegrupper. Sveriges Radiotelegrafistförening har emellertid inkommit med en framställning, avseende bl. a. att arbetstiden för telegrafisterna ombord måtte författningsenligt regleras (Bil. W), vilken framställning icke givit anledning till vidare uttalande än vad av det följande framgår.

Sedan sjöarbetstidssakkunniges yttrande i anledning av remissen inkommit, har utkastet till ny sjöarbetstidslag inom ämbetsverken undergått överarbetning, vilken resulterat i bifogade förslag till ny sjöarbetstidslag (Bil. X). Någon ändring i sjömanslagen hava ämbetsverken vid ärendets slutliga behandling, på skäl som i det följande omförmälas, ej ansett påkallad, vadan något förslag till ändring av 51 och 73 §§ sjömanslagen ej upprättats.

En fråga, som är av sådan principiell innebörd, att den torde böra upptagas till dryftande, innan ämbetsverken övergå till detaljspörsmåleens behandling, är frågan om *8-timmarsdagen*.

Redan nu är det ordinarie arbetet å fartyg med vederbörlig vaktindelning ordnat enligt denna princip dels i allmänhet under uppehåll i hamn och dels försävt angår maskinpersonalen jämväl i stor utsträckning till sjöss.

Såsom av bilaga B framgår hade under ärendets tidigare behandling yrkanden framkommit om att sjömännens ordinarie arbetstid måtte regleras enligt systemet med 8 timmars arbetsdag. I de inkomna yttrandena över författningsutkastet hava uttalanden mot 8-timmarsdagen gjorts från redarehåll (Reuterskiöld, Johansson och Nilsson), under det att manskapsrepresentanter (Nicklas Olsson och Lundgren) intagit en motsatt ståndpunkt.

Även i förslaget till internationell konvention har ifrågasatts ett obligatoriskt införande av 8-timmarsdagen för ordinarie arbete. Därvid förekomma emellertid vissa ganska väsentliga inskränkningar. Sålunda skulle 8-timmarsdagen bl. a. ej omfatta personalen å segelfartyg eller å fartyg med en bruttodräktighet understigande 400 registerton. Ej heller skulle den omfatta däcksbesättningen å maskindrivna lastfartyg om en bruttodräktighet av

högst 3 000 registerton eller å maskindrivna passagerarfartyg om en bruttodräktighet av högst 2 000 registerton, dock med visst undantag under uppehåll i hamn eller å skyddad redd. Vidare skulle möjlighet beredas till en smidigare tillämpning av 8-timmarsdagen genom att denna med vissa begränsningar finge beräknas per vecka, månad eller resa. Till komplettering av dessa uppgifter angående konventionsförslaget torde böra anmärkas, att till detsamma höra förslag till rekommendationer, att arbetstiden i vissa fall, då den ej obligatoriskt begränsats i förslaget, skulle regleras genom nationell lagstiftning med ledning av eller såvitt möjligt i överensstämmelse med konventionens berörda föreskrifter. Frågan om när någon på detta förslag grundad internationell konvention kan komma till stånd är ännu oviss.

Maskinmanskapets arbetstid till sjöss är i ett avsevärt antal främmande länder i större eller mindre omfattning reglerad enligt trevaktsystem d. v. s. enligt principen om 8-timmarsdagen, vilken ju även gäller redan nu för en stor del av maskinpersonalen å svenska fartyg. Med avseende å däcksmanskapet läser trevaktsystem tillämpas i princip men med vissa modifikationer å franska fartyg, tyska fartyg över 2 600 bruttoton och ryska fartyg, ifråga om vilka senare 3-vaktsystemet dock endast läser vara obligatoriskt, där utrymmet för besättningen tillåter dylik arbetsordning. I övrigt torde trevaktsystem för manskapet i allmänhet ej förekomma.

För att bedöma den ekonomiska möjligheten av ett vidsträcktare införande av 8-timmarsdagen för det ordinarie arbetet å svenska handelsfartyg har det såsom redan omnämnts upprättats statistiska tablåer över bemanningen av dylika fartyg med en bruttodräktighet av 150 registerton eller mera (Bil. O, P och Q). Med ledning av tablåerna har verkställts den såsom Bil. R betecknade utredningen angående de kostnader, som skulle föränledas för den svenska handelsflottan, därest 8-timmarsdagen infördes huvudsakligen i enlighet med det internationella konventionsförslagets obligatoriska bestämmelser.

Enligt den verkställda utredningen — som bl. a. med hänsyn till siffermaterialets ofullständighet icke kan tilläggas annat än approximativ giltighet — skulle 8-timmarsdagens, d. v. s. 3-vaktssystemets, införande i dylik utsträckning å ifrågavarande svenska fartyg i de fall, då detta icke redan ägt rum, medföra en årlig ökning av kostnaderna för hyror och kost med cirka 2½ å 3 millioner kr. Härtill komma ytterligare kostnader, som under utredningen icke kunnat närmare fastställas, nämligen dels kostnaderna för övertidsarbete och för sådant biträde av arbetshjälp från land, som en inkränkning av besättningens arbetstid skulle nödvändiggöra, dels ock de engångskostnader, som skulle föränledas av att ytterligare bostäder samt båtutrymmen och sjösättningsanordningar kunde behöva anordnas med hänsyn till den av 8-timmarsdagen nödvändiggjorda bemanningsökningen. Slutligen måste det ökade bostadsutrymmets intrång på fartygens lastkapacitet ävenledes tagas i beräkning. Härvid torde vara att bemärka, att därest den besättningsökning, som vid utredningen förutsatts skola äga rum, skulle kunna i praktiken i någon mån undvikas, härav skulle föränledas en ytterligare ökning av nyssberörda kostnader för övertidsarbete och för biträde av arbetshjälp från land.

Detta allt torde få anses utvisa, att redan ett i sådan mån begränsat genomförande av 8-timmarsdagen, som förslaget till internationell konvention avser, skulle medföra betydande kostnadsökningar, vilka vid ett fullständigt genomförande av 8-timmarsdagen beträffande samtliga i sjöarbetstidslagen avsedda sjömän givetvis skulle mångdubblas. Ämbetsverken anse för den skull, att det vore ur ekonomisk synpunkt synnerligen betänkligt att för svenska handelsfartyg påbjuda obligatorisk tillämpning av 8-timmarsdagen i den utsträckning, som i konventionsförslaget avses, i vart fall så länge 8-timmarsdagen

icke kommer till motsvarande tillämpning å andra nationers fartyg; än större betänkligheter måste givetvis framkallas av de längre gående förslag om utsträckt tillämpning av 8-timmarsdagen, varom ovan nämnts. De svenska fartygen med deras jämförelsevis höga hyror hava redan nu svårt nog att reda sig i konkurrens med de utländska. Den ökning av driftkostnaderna, som ett mer eller mindre fullständigt genomförande av 8-timmarsdagen skulle innebära, kan med all sannolikhet förväntas skärpa de nuvarande svårigheterna för den svenska sjöfarten samt föranleda ökad uppläggning av fartyg och därmed även ökad arbetslöshet bland sjöfolket. Ett exempel å vart en lagstiftning om 8-timmarsdag till sjöss kan leda erbjuder det europeiska land, som gått längst i sådant avseende, nämligen Frankrike. Här ha statsmakterna sett sig nödsakade att taga under överbägande att lämna sjöfarten en väsentligen på sjömännens avlöningar grundad högst avsevärd statssubvention. Ett avgörande av frågan härom läser kunna förväntas inom den närmaste tiden.

Ämbetsverken hava under ärendets behandling haft under överbägande, huruvida det kunde vara skäl att förorda en utsträckt tillämpning av 8-timmarsdagen å sådana fartyg, vilkas besättningsstyrka tillåter detta. Så är förhållandet framför allt å vissa större i vidsträcktare fart nyttjade fartyg. Å dessa fartyg äro emellertid arbets- och levnadsförhållandena i regel förmånligare för de ombord anställda än å övriga fartyg. En särskilt de nu ifrågasvarande fartygen åsyftande förkortning av arbetstiden läser för den skull redan på denna grund ej vara påkallad. Dessutom kunde en av den faktiska besättningsstyrkan beroende tillämpning av 8-timmarsdagen medföra, att redaren funne det lämpligt att reducera besättningen, ett förhållande, som varken ur säkerhetssynpunkt eller med hänsyn till besättningsens intresse kan anses önskligt. Därest 8-timmarsdagen skall göras beroende av besättningsstyrkan, måste dessutom beaktas, att en dylik reglering förutsätter ett slutligt ställningstagande till det svårlösta bemanningsspörsmålet, huruvida tre eller två man å däck skola ingå i vakten. Med hänsyn till dessa omständigheter hava ämbetsverken måst avstå jämväl från att förorda en på detta sätt begränsad ytterligare tillämpning av 8-timmarsdagen.

Med avseende å den allmänna frågan om lämpligheten och möjligheten av en reglering av sjöfolkets arbetstid enligt principen om 8 timmars arbetsdag få ämbetsverken erinra om det av statsrådet och chefen för Socialdepartementet, i huvudsaklig överensstämmelse med yttrande av ämbetsverken, i förenämnda skrivelse den 27 december 1930 till internationella arbetsbyrå i Genève gjorda uttalande av följande lydelse:

»Efter 8-timmarsdagens allmänna lagfästande i vad angår industrien och därmed jämförliga verksamhetsgrenar i land är det begripligt, att sjöfolket finner sig hava anledning att påkalla enahanda begränsning av sin arbetstid. Emellertid kan gentemot ett sådant krav erinras, att sjöfolket i olikhet med arbetstagaren i land bor å arbetsplatsen och sålunda ej behöver öda tid å ofta långa färder till och från arbetet, ävensom att sjömännen tydligtvis ej hava samma möjligheter att nyttiggöra ledigheten. Därtill kommer att bostadsförhållandena ombord å fartyg resa betydande svårigheter i vägen för eller i vissa fall rent av hindra en sådan personalökning, som i viss utsträckning nödvändigt skulle bliva en följd av en sträng tillämpning av principen om åtta timmars arbetsdag eller fyrtioåtta timmars arbetsvecka. Dessa och liknande omständigheter — — — motivera eller nödvändiggöra i vissa hänseenden betydande modifikationer, medan åter i andra avseenden principen torde kunna och böra godtagas. I detta sammanhang må vidare erinras om å ena sidan skillnaden i behovet av tillgång till besättningsens arbetskraft under fartygs stillaliggande i hamn och under dess gång till sjöss resp. avgång och ankomst

samt å andra sidan den med avseende å arbetets art och intensitet föreliggande olikheten mellan t. ex. eldarepersonalens sysselsättning och däckfolkets tjänstgöring.»

Ämbetsverken få i anledning av det ovan anförda avstyrka en utsträckning av 8-timmarsdagens tillämpning utöver vad nu gäller.

I det följande lämnas under resp. paragrafrubriker motivering till sådana delar av författningsförslagen, som ansetts vara i behov därav. Härvid har till granskning upptagits flertalet av de i anledning av utkastens inkomna anmärkningarna, vilka till stor del överensstämmer med tidigare gjorda yrkanden. Namnen inom parentes avse sakkunnige, vilka yttrat sig över utkastens.

Sjöarbetstidslagen.

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. Vissa av motionärerna och de sakkunnige hava ansett orden »eller annorstädes» böra utgå. Dessa ord skulle nämligen enligt deras mening leda till den tolkningen, att sjöman med stöd av sjöarbetstidslagen kunde åläggas förrätta arbete, som annars rätteligen ej ålegat honom på grund av hans anställning ombord. Denna uppfattning torde vila på en missuppfattning av innebörden av ifrågavarande stadgande, vilket erhållit sin nuvarande avfattning för åstadkommande av största möjliga skydd mot missbruk av sjöfolkets arbetskraft. Sjöarbetstidslagen tjänar till att begränsa arbetets omfattning, särskilt med hänsyn till tiden, men icke att angiva vilket slag av arbete, som kan åläggas den ene eller den andre sjömannen. Detta regleras i annat sammanhang (sjömanslagen, kollektivavtal etc.). Ett borttagande av orden »eller annorstädes» skulle få den påföljden, att det arbete, som sjöman kunde åläggas att förrätta utanför fartyget, t. ex. vid slussning, lastning och lossning, bleve undantaget från sjöarbetstidslagens begränsningar och alltså, såvitt på denna lag ankomme, skulle kunna åläggas sjömannen i obegränsad omfattning och utan någon som helst övertidsersättning. Detta skulle direkt strida mot vad som avsetts vid tillkomsten år 1919 av den nuvarande lydelsen av bestämmelsen i fråga. Till motivering av en vid ärendets beredning hos Kungl. Maj:t företagen omredigering, varigenom orden »ombord eller annorstädes» tillades, framhöll vederbörande departementschef (statsrådet Thorsson), att ifrågavarande ordalag valts i syfte att tydliggöra, att lagen skulle gälla allt arbete, som å fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmäns uppdrag utförde, således icke allenast sådant arbete, som kunde anses åligga honom med hänsyn till arten av hans anställning ombord.

Under sådana förhållanden hava ämbetsverken vid frågans övervägande icke funnit sig kunna tillstyrka någon ändring av förevarande stadgande.

2 mom. är i förslaget till sitt innehåll och i allt väsentligt även till sin form lika lydande med motsvarande moment i gällande sjöarbetstidslag.

Såväl från motionärernas som sjöarbetstidssakkunniges sida hava emellertid framställts flera ändringsyrkanden.

Sålunda har det med avseende å de nuvarande beträffande vissa *befälhavare samt styrmän och maskinister* stadgade undantagen från lagens bestämmelser påyrkats dels från redarehåll, att undantagen måtte utvidgas att jäm-

*Lagens
tillämpnings-
område.*

väl omfatta allt befäl eller åtminstone ende styrmannen och ende maskinisten (yrkande av Reuterskiöld och Ekebohm) eller befälhavare å fartyg, där ytterligare finnes anställd minst en man, samt ende styrmannen eller bästemannen och ende maskinisten (yrkande av Johansson), dels ock från de ombord anställdas sida, att förste styrmannen (yrkande av Johannisson och Lundgren) och förste maskinisten (yrkande av Lundgren) ej vidare måtte undantagas från lagens bestämmelser.

Det nuvarande systemet, som får anses hava tillkommit efter en ganska ingående utredning, torde hava fungerat åtminstone i stort sett tillfredsställande. Med hänsyn härtill och då tillräckliga skäl för de påyrkade ändringarna ej torde få anses vara förebragta, hava ämbetsverken ej funnit sig böra ifrågasätta någon ändring av de nuvarande bestämmelserna.

Såsom redan i det föregående omnämnts har Sveriges Radiotelegrafistförening yrkat på att arbetstiden för *telegrafister* måtte författningsenligt regleras eller med andra ord, att dessas undantagande från sjöarbetstidslagets giltighetsområde måtte upphöra.

Ämbetsverken få med avseende å detta yrkande erinra om att Kungl. Maj:t i samband med Sveriges anslutning till 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention den 9 december 1932 utfärdat förordning om fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation m. m. I förordningens 3 § meddelas föreskrifter om vakthållning vid dylik installation. Denna vakthållning skall förrättas av radiotelegrafist eller radiovakt. Särskilt denna vakthållning torde vara av betydelse för frågan om vilken arbetstid, som behöver uttagas av radiotelegrafisterna. Bestämmelserna på området hava hittills endast delvis trätt i kraft och i sålunda begränsad omfattning varit gällande blott under kortare tid, vartill kommer att ganska vidsträckta dispensmöjligheter föreligga intill den 1 januari 1938. På grund härav låter det sig ännu icke göra att med stöd av vunna erfarenheter bedöma vilka verkningar förordningens föreskrifter hava å radiotelegrafisternas arbetstid och huru denna med hänsyn därtill skall kunna författningsenligt regleras. Vid sådant förhållande torde för närvarande någon ändring i arbetstidslagstiftningen ej böra vidtagas i förevarande hänseende. I detta sammanhang må anmärkas, att ämbetsverken med telegrafist avse ej blott yrkestelegrafist utan även s. k. styrmanstelegrafist (navigatörtelegrafist) i dennes egenskap av telegrafist, under förutsättning att särskild hyra avtalats med honom i denna hans egenskap.

Från tillämpningen av gällande sjöarbetstidslag är undantagen *person, som är anställd huvudsakligen* för passagerares förplägning och upppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för *passagerares räkning* i övrigt. En manskapsrepresentant (Lundgren) har framställt förslag, som synes avse åtminstone en inskränkning av detta undantag.

Dessa personers arbetsförhållanden äro, på grund av den personliga tjänsteställning, flertalet av dem i själva verket intager gentemot passagerarna, i sådan grad undandragna befälhavarens kontroll, att det icke synes rimligt, att redarens författningsenligt iklädes någon förpliktelse med avseende å deras arbetstid. För motsvarande personal till lands saknas i stor utsträckning författningsenlig reglering av arbetstiden. Genom stadgandet i 1 § k) lagen om arbetstidens begränsning är nämligen sådant arbete i hotell-, restaurang- eller kaféerörelse, som är att hänföra till allmänhetens direkta betjänande, undantaget från tillämpningen av sistnämnda lag. Ämbetsverken hava under dessa förhållanden icke ansett lämpligt, att någon ändring av gällande sjöarbetstidslags stadgande i ämnet vidtages.

Av representanterna för redare av maskindrivna fartyg i Östersjö- och inskränkta fart (v. Sydow och Ekebohm) har påyrkats, att det för »*person*

tillhörande redarens familj» stadgade undantaget måtte preciseras så, att familjen skulle anses omfatta familjefadern samt dennes hustru och barn.

Ämbetsverken få fästa uppmärksamheten på att i 2 § lagen om arbetstidens begränsning ett motsvarande undantag är stadgat för »medlem av arbetsgivarens familj». Enligt vad ämbetsverken erfarit tillämpas sistnämnda undantag så, att exempelvis även en persons fosterson eller myndling, som tillhör personens i fråga hushåll, räknas såsom medlem av dennes familj. Det synes ämbetsverken önskvärt, att undantaget i sjöarbetstidslagen må kunna tillämpas på liknande sätt, och hava ämbetsverken i betraktande härav ej funnit sig böra föreslå någon ändring i den påyrkade riktningen.

Från tillämpningen av sjöarbetstidslagen är undantaget arbete, som utföres av person anställd å vissa angivna slag av fartyg. Bland dessa förekommer bl. a. *fiske- eller fångstfartyg*, då det såsom sådant användes. Från sjöfolkets sida (Lundgren) har förslag väckts om författningenlig reglering av arbetstiden beträffande de fartyg av denna kategori, vilka äro att hänföra till ångträlare.

Ombord å ångträlarna, liksom för övrigt även å motorfartyg, som nyttjas i samma verksamhet, råda arbetsförhållanden, som i väsentlig grad skilja sig från dem, vilka eljest äro förhanden inom sjöfarten. Skeppstjänstkommitterade hava vid utarbetandet av sitt år 1919 avgivna förslag till sjöarbetstidslag ansett det självfallet, att bestämmelser av då föreslagen art icke kunde gälla för fiske- och fångstfartyg. Även vid den internationella behandlingen av frågan om sjöarbetstidens reglering hava fiskefartyg ansetts intaga en särställning. De hava sålunda uttryckligen undantagits i det förut härövan omnämnda internationella konventionsförslaget. För sin del anse ämbetsverken det uteslutet, att dessa fartyg utan vidare skulle kunna inordnas i den föreslagna sjöarbetstidslagen med dess för sjöfart av helt annat slag avpassade bestämmelser. Om arbetstiden å dessa fartyg över huvud taget anses böra regleras medelst lagbud, torde det vara nödvändigt att verkställa en särskild utredning, i vilken även annan speciell sakkunskap än den i detta ärende anlitate torde böra beredas tillfälle att uttala sig. Med anledning av dessa omständigheter hava ämbetsverken funnit det av Lundgren framförda förslaget icke böra i den blivande lagen föranleda någon inskränkning av det nuvarande undantaget för fiske- och fångstfartyg.

Ämbetsverken hava icke ifrågasatt upphävande av det beträffande *isbrytar- och bärgningsfartyg* stadgade undantaget från sjöarbetstidslagens bestämmelser.

Av de nu hörda sakkunnige hava representanter för redare (Reuterskiöld, Johansson och Nilsson) givit uttryck åt sin anslutning till denna ämbetsverkens uppfattning, under det att representanter för manskapet (Nicklas Olsson och Lundgren) intagit en motsatt ståndpunkt.

Av de yttranden, som införskaftats från redare inom dessa fartygsgrupper (se Bil. C—F), torde få anses tydligt framgå, att arbetsförhållandena å såväl isbrytar- som bärgningsfartyg i allmänhet kunna betraktas såsom synnerligen förmånliga för de ombord anställda. Detta beror väsentligen därpå, att båda slagen av fartyg under långa tider måste ligga i beredskap för att vara tillgängliga då isbrytnings- eller bärgningsarbete påkallas. Under dessa beredskapstider lärer, såvida ej anställningen ombord är kombinerad med sysselsättning i land, icke kunna förekomma andra arbeten än vakttjänst och underhålls- eller reparationsarbeten. Ej heller då fartygen äro under gång brukar tjänstgöringen vara av anmärkningsvärt krävande beskaffenhet utan i regel hålla sig inom ramen för den enligt sjöarbetstidslagen tillåtna. Under de ojämförligt längsta perioderna av tjänstgöringen skulle det alltså icke föreligga något behov av att författningenligt reglera arbetstiden,

ehuru det måste erkännas, att det under dessa perioder ej heller förefinnes någon svårighet att inordna skeppstjänsten under sjöarbetstidslagens bestämmelser. Då assistans med isbrytning eller bärgning lämnas, kunna emellertid förhållandena vara sådana, att arbetet, för att assistansen överhuvud taget skall lyckas, icke får vara underkastat någon tidsbegränsning. Med hänsyn härtill har också undantaget beträffande isbrytar- och bärgningsfartyg förefunnits i svensk rätt sedan tillkomsten av 1919 års sjöarbetstidslag; i förslaget till internationell konvention har likaledes intagits ett motsvarande förbehåll för »fartyg nyttjade för angelägna allmännyttiga ändamål, assistans eller bärgningsarbete». Dessutom torde böra beaktas, att skeppstjänsten i sin helhet å ett isbrytar- eller bärgningsfartyg väsentligen tjänar samma ändamål, som den i gällande lags 13 § b) omnämnda, från varje tidsbegränsning undantagna säkerhetstjänsten för lämnande av hjälp vid sjönöd. Med hänsyn till vad sålunda anförts hava ämbetsverken icke funnit sig kunna tillstyrka ett upphävande av det nuvarande undantaget för isbrytar- och bärgningsfartyg.

Från manskapshåll (Nicklas Olsson och Lundgren) har föreslagits, att undantaget för *lustfartyg* måtte upphävas.

Enligt ämbetsverkens mening föreligger icke något behov av att lagstifta angående arbetstiden för sjömän, som äro anställda å lustfartyg, alldenstund dessa sjömän, även utan någon som helst lagstiftning, arbeta under betydligt gynnsammare förhållanden än flertalet övriga sjömän. Ämbetsverken hava för den skull i författningsförslaget bibehållit det nuvarande undantaget.

Undantag från sjöarbetstidslagens tillämpning är, för den händelse Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnat, stadgat beträffande vissa *mindre fartyg*. Till mindre fartyg hava i detta fall hänförts dels segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vilkas bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, dels ock andra fartyg, vilka icke äga en nettodräktighet av minst 20 ton.

Redan under ärendets tidigare behandling (se Bil. B) hava framställts vissa invändningar mot detta undantag; därvid har föreslagits, dels att undantaget måtte upphävas i dess helhet, dels ock att bogserfartyg under 20 nettoton måtte inrymmas under sjöarbetstidslagen, alternativt under lagen om arbetstidens begränsning. Dessutom har framförts ett förslag, enbart åsyftande en reglering enligt sistnämnda lag och avseende personal å bogserfartyg, som trafikera vissa hamnområden eller andra kortare sträckor.

Ämbetsverken hava emellertid i författningsutkastet icke föreslagit någon ändring av ifrågavarande undantag.

Mot denna ämbetsverkens ståndpunkt hava anmärkningar riktats från flera av de nu hörda sakkunnige. Representanten för däcksmanskapet (Nicklas Olsson) har sålunda vidhållit ett tidigare av honom framfört yrkande om att undantaget i dess helhet måtte upphävas. Maskinmanskapets representant (Lundgren) har uttalat sig såväl mot den beträffande segelfartygen fastställda begränsningen som ock, beträffande de övriga fartygen, särskilt mot den för bogserfartygen gällande. Representanterna för redare i östersjö- och inskränkta fart (v. Sydow och Ekebohm) hava föreslagit sådan utvidgning av lagens tillämpningsområde, att detta skulle omfatta segelfartyg ned till 75 ton. Representanten för redare av segelfartyg (Johansson) har framhållit behovet av det nuvarande undantagets fortbestånd, varvid han särskilt understrekat detta behov ifråga om segelfartyg och bogserbåtar. Representanten för redare av bogser- och pråmfartyg (Nilsson) har påyrkat bibehållandet av den nuvarande 20-tonsgränsen särskilt för bogserfartyg, men föreslagit, att pråmfartyg med en bruttodräktighet av 100 ton eller mindre måtte liksom segelfartygen av samma storlek undantagas från lagens tillämpning.

För sin del anse ämbetsverken en nedre gräns för storleken å de fartyg, beträffande vilka sjöarbetstidslagen är tillämplig, icke kunna undvaras. Ju

mindre fartygen äro, desto mindre bemanning kan inrymmas å dem, varav följer svårighet, för att ej säga omöjlighet, att lagstiftningsvis reglera arbetstiden. Enahanda skäl hava föranlett ifrågavarande undantag i den nuvarande sjöarbetstidslagen och undantaget av fartyg ända upp till 400 bruttoton i förslaget till internationell konvention. Erinras må jämväl om att från tillämpningen av lagen om arbetstidens begränsning undantagits rörelse eller företag, i vilket i regel icke användes flera än 4 arbetare.

En annan fråga är emellertid, huruvida den nuvarande gränsen av 100 bruttoton för segelfartyg och 20 nettoton för övriga fartyg kan anses lämpligt avvägd.

Härvid må först hänvisas till den såsom Bil. N betecknade tablå med medeltalsberäkning för bemanningen av fartyg om minst 20 nettoton och högst 99 bruttoton. Av denna tablå framgår, att bemanningen per fartyg år 1931 utgjorde i medeltal å segelfartygen med hjälpmaskin 2·8, å de andra segelfartygen 1·9, å motorfartygen 2·0 och å ångfartygen 3·3 man. Vid tablåns upprättande har medtagits all manlig personal men icke någon kvinnlig.

De *segelfartyg*, som redovisats i denna tablå, äro i motsats till ång- och motorfartygen, genom det förevarande undantaget fria från sjöarbetstidslagens tillämpning. Undantaget har gjorts mera omfattande för segelfartygen med hänsyn till det å mindre segelfartyg med begränsad bemanning ofta föreliggande behovet att vid manövrering med seglen taga i anspråk hela eller större delen av besättningen. Detta gäller givetvis i första hand segelfartyg utan hjälpmaskin men även i viss utsträckning segelfartyg med hjälpmaskin. Det torde i detta sammanhang vara att märka, att segelfartyg, oberoende av någon som helst storleksgräns, uteslutits ur förslaget till internationell konvention.

När segelfartyg under en viss storleksgräns uteslötos från 1919 års sjöarbetstidslags tillämpning, föreslogs gränsen till en början satt vid 75 bruttoton, men riksdagen stannade slutligen vid den nuvarande gränsen av 100 bruttoton. Såsom av det ovanstående framgår, har från representanter för redare av maskindrivna fartyg framkommit förslag om införande av den sålunda redan tidigare ifrågasatta 75-tonsgränsen. Som skäl för detta förslag har anmärkts, att en hel del segelfartyg lära byggas något under 100 bruttoton i avsikt att fartygen måtte undandragas sjöarbetstidslagens tillämpning. Ämbetsverken kunna icke finna, att denna omständighet i och för sig utgör någon anledning att nedflytta gränsen till 75 bruttoton. Hur gränsen än sättes, torde möjlighet alltid föreligga att på dylikt sätt undgå lagens tillämpning. De ovan återgivna siffrorna rörande bemanningen giva vid handen, att denna ända upp till 100-tonsgränsen är så ringa, att den, med bibehållen numerär, icke medger en sådan inskränkning i arbetstiden, som en lagstadgad reglering skulle medföra. Då det å dessa mindre fartyg komme att visa sig förenat med ofta nog praktiskt oöverstigliga svårigheter att åstadkomma bostadsutrymme, erforderligt för någon större besättningsökning, samt med hänsyn till att en utökning av besättningen skulle medföra en särskilt under nu rådande förhållanden oläglig höjning av driftkostnaderna för denna sjöfartsgren, torde en inskränkning av undantaget ej vara tillrådlig för segelfartygens del. Visserligen finnas tillfällen, då strängt arbete förekommer å dessa fartyg, men å andra sidan förekomma även perioder av längre varaktighet, då arbetet måste betraktas såsom lindrigt.

Ämbetsverken få i anledning av det sålunda anförda avstyrka ändring av undantaget för segelfartyg.

I detta sammanhang vilja ämbetsverken beröra även frågan om begränsning av arbetstiden för *manskap under 18 år*. Det har nämligen av en manskapsrepresentant (Lundgren) framhållits, att segelfartygen i regel vore be-

mannade med manskap under 18 år, vilket enbart detta skulle utgöra skäl för att arbetstiden reglerades av lag. Då emellertid manskap inom ifrågavarande ålderskategori användes även å fartyg av större dräktighet, får frågan i själva verket sådan räckvidd, att den omfattar detta manskaps arbetsförhållanden överhuvud taget inom handelsflottan. Med hänsyn till önskvärdheten av att manskapet vid unga år kommer ut i sjötjänst, böra svårigheter ej resas för användning av manskap inom de yngre åldersgrupperna. Dylika svårigheter, som kunde menligt inverka på rekryteringen, skulle emellertid uppstå, om bestämmelser meddelades, varigenom minderåriga komme att intaga en särställning ifråga om arbetstid i förhållande till andra sjömän. Begränsning t. ex. av de minderårigas användning till vakttjänst kunde medföra, att rederierna ej längre ansåge det lämpligt att bland besättningen antaga personer tillhörande denna åldersgrupp.

Ifråga om mindre fartygs undantagande från sjöarbetstidslagens tillämpning återstår nu att behandla undantaget i vad det avser andra fartyg än segelfartyg. Gränsen för dessa andra fartyg är såsom redan angivits 20 nettoton. Här torde då till en början böra uppmärksammas det av representanten för redare av bogser- och pråmfartyg framförda förslaget om att gränsen för *pråmfartygen* måtte höjas till 100 brutton. Som skäl härför har framhållits, att dessa pråmfartyg vanligtvis bemannas med endast en skeppare, vilken alltså har att på sig själv tillämpa gällande sjöfartsförfattningar, däribland sjöarbetstidslagen. Även om detta skäl ej kan fränkännas betydelse, torde det samma dock ej vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i förevarande undantagsstadgande.

Frånsett de medelst rodd framdrivna fartygen, utgöres flertalet av de under 20-tonsgrensens fallande fartygen av *maskindrivna fartyg*, särskilt motorfartyg. Med undantag av de bogserfartyg, varom nedan nämnes, hava ämbetsverken ej varit i tillfälle att införskaffa någon bemanningsstatistik för ifrågavarande fartyg. För ång- och motorfartyg om 20 nettoton — 99 brutton föreliggande emellertid uppgifter, vilka redan i det föregående berörts. Till komplettering av vad där anförts torde nu böra framhållas, att de där angivna medeltalen 3·3 man för ångfartyg och 2·0 man för motorfartyg avsågo hela resp. storleksgrupp, men att, om endast fartyg under 50 brutton ingå i beräkningen, medeltalen sjunka till 2·8 man för ångfartyg och 1·7 man för motorfartyg. Med all säkerhet kan det antagas, att medeltalen för bemanningen av ång- och motorfartygen under 20-tonsgrensens ligga ännu lägre.

Under sådana förhållanden synes det ämbetsverken otvivelaktigt, att den gräns här uppnåtts, utöver vilken det åtminstone i regel ej är praktiskt görligt att i lagstiftningsväg genomföra en reglering av arbetstiden.

Häremot skulle emellertid kunna invändas, att vissa *bogserfartyg* endast trafikera hamnområden eller andra kortare sträckor, vadan besättningen kan bo i land och bostadsförhållandena alltså ej behöva lägga hinder i vägen för den utökning av besättningen, som en begränsad arbetstid kunde nödvändiggöra. För den skull har den utredning verkställtts angående bogserfartyg, som återfinnes i Bil. G—M. Den däri ingående statistiska utredningen (Bil. G) avser 321 fartyg.

Av dessa fartyg lära 103 st. uteslutande eller tidvis hava gått i sådan fart, att besättningen måst bo ombord. Nära en tredjedel av de fartyg, som undersökningen omfattar, gingo alltså i så vidsträckt trafik, att en av arbetstidens författningensliga reglering nödvändiggjord utökning av besättningen skulle påfordra bostäder ombord för de nyanställda sjömännen.

Endast å ett förhållandevis ringa antal av de ifrågavarande 103 fartygen — omkring 15 procent — synas några ytterligare bostäder kunna anordnas och detta endast för inemot 30 man. Redan denna omständighet talar starkt

mot en närmare reglering av arbetstiden å bogserfartyg. Därtill kommer att å ifrågavarande 103 bogserfartyg arbetstiden i stort sett ej lärer kunna anses över hövan lång. I fråga om flertalet av dessa fartyg synas nämligen ordinarie arbetstid och övertid tillhopa hava under den tid utredningen härom omfattat (juli—september 1932) i medeltal för man utgjort 9·42 timmar per söckendag och 5·01 timmar per söndag å fartyg, beträffande vilka minst halva besättningen hade kollektivavtal, samt 7·86 timmar per söckendag och 2·59 timmar per söndag å övriga fartyg. Det må anmärkas, att dessa liksom de i nästföljande stycke angivna medeltalen ej avse befälhavare, därest ytterligare minst två man äro anställda ombord, och ej heller kökspersonal.

De övriga 218 av den statistiska utredningen berörda fartygen torde icke hava gått i sådan trafik, att besättningen måst bo ombord. Beträffande dessa fartyg skulle en av arbetstidens reglering nödvändiggjord besättningsökning alltså ej föranleda behov av ökat bostadsutrymme ombord. Ej heller å ifrågavarande fartyg torde emellertid något verkligt behov av en dylik reglering föreligga. I fråga om flertalet av dessa fartyg synas nämligen ordinarie arbetstid och övertid tillhopa under den tid utredningen härom omfattat (juli—september 1932) i medeltal för man utgjort 9·89 timmar per söckendag och 1·71 timmar per söndag å fartyg, beträffande vilka minst halva besättningen hade kollektivavtal, samt 7·94 timmar per söckendag och 1·01 timmar per söndag å övriga fartyg.

Vid bedömande av spörsmålet om reglering av arbetstiden å ifrågavarande fartyg bör vidare beaktas, att en dylik reglering torde komma att medföra avsevärda olägenheter för den med fartygen bedrivna verksamheten. Såsom av de inkomna yttrandena närmare framgår äro förhållandena inom bogseringsrörelsen sådana, att denna, för att fylla sitt ändamål, vid enstaka tillfällen måste hava möjlighet att utan några författningsrestriktioner förfoga över de ombord anställdas arbetskraft. Ämbetsverken få härvidlag erinra om nödvändigheten inom trävaruindustrien av att anpassa bogseringarna efter flottningarna, vilka som bekant bestå i ett kortvarigt, av väderleksförhållandena beroende säsongarbete. Vidare böra jämväl uppmärksammas de tillfällen under skeppningsperioderna, då särskilt stora anhopningar av gods och fartyg föreligga i hamnarna. För närvarande förefinnas i stor utsträckning kollektivavtal mellan bogserfartygens ägare och de ombord anställda. Dessa avtal innehålla emellertid, såvitt ämbetsverken hava sig bekant, ingen begränsning av övertiden, vadan möjlighet föreligger att under berörda brådskande förhållanden tillfullo utnyttja arbetskraften ombord. Den strängare tjänstgöringen vid dessa tillfällen torde emellertid, bortsett från den särskilda kompensation i penningar, vartill övertiden kan föranleda, i regel tillfullo uppvägas av att arbetet ombord under de långa tider, då bogserfartygen måste ligga i beredskap, inskränker sig till i huvudsak allenast passning.

I anledning av det sålunda anförda hava ämbetsverken funnit sig böra avstyrka varje inskränkning av det för närvarande för de mindre fartygen stadgade undantaget från sjöarbetstidslagens tillämpning.

2 §.

1 mom. Såsom framgår av författningsutkastet hade ändring där gjorts *Definitioner* beträffande *definitionerna å oceanfart och nordsjöfart.* Denna ändring hade *m. m.* skett för åstadkommande av överensstämmelse i huvudsak med motsvarande definitioner i 4 § byggnadsförordningen. Vad sjöarbetstidslagen angår beröra definitionerna endast arbetstiden för sådan koleldare, som avses i förslaget 4 § punkt e).

Denna ändring framkallade emellertid invändningar såväl från redarehåll (Reuterskiöld och Johansson) som från de anställdas sida (Nicklas Olsson).

Då den ifrågasatta ändringen varit av huvudsakligen formell karaktär, har densamma med hänsyn till de gjorda erinringarna icke upptagits i det slutliga förslaget.

2 mom. För att annat uppehåll än måltidsrast skall få undantagas vid arbetstidens beräknande fordras för närvarande, att uppehållet varar minst en timme.

Enligt författningsförslaget skall uppehållet, för att få undantagas, endast behöva vara en halvtimme. Å andra sidan kräves för uppehållets undantagande enligt förslaget, att sjömannen enligt erhållet besked härom ägt under uppehållet avlägsna sig från arbetsplatsen, d. v. s. från den plats ombord eller anorstades, å vilken arbetet utföres.

Av de sakkunnige, som yttrat sig i frågan, hava redarerepresentanterna (Reuterskiöld, v. Sydow, Ekebohm och Johansson) lämnat ämbetsverkens ändringsförslag, sådant det med viss mindre avvikelse förelåg i utkastet, utan erinran i sak, varvid Ekebohm särskilt understrukit ändringens behövlighet för fartyg i inre fart. Representanter för de ombord anställda hava å andra sidan uttalat sig för att uppehållet måtte bestämmas till en timme (Johannisson och Gunnar Olsson) eller två timmar (Nicklas Olsson).

Ämbetsverken få i anledning av de gjorda invändningarna framhålla följande.

Frågan om varaktigheten av uppehåll av detta slag uppmärksammades redan i samband med tillkomsten av 1926 års sjöarbetstidslag. De uttalanden i ämnet, vilka då gjordes av Sveriges Redareförening, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Ångfartygsaktiebolaget Sundsvalls Skärgård och Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten (prop. 81/1926 sid. 100—102) torde böra tilläggas synnerlig betydelse för frågans bedömning. Enligt vad dessa yttranden utvisa och erfarenheten i övrigt givit vid handen, kan den effektiva arbetstiden med tillämpning av ifrågavarande stadgande i dess nuvarande lydelse under vissa omständigheter komma att utgöra oskäligt ringa del av den nominella. Särskilt för skärgårdstrafikens vidkommande föranleder detta avsevärda nackdelar.

De farhågor, som synas föreligga för att den nu föreslagna ändringen skulle medföra, att besättningens arbetstid kunde, genom talrik förekomst av dylika uppehåll, komma att oskäligt utsträckas över större delen av dygnet, torde knappast vara grundade. Vad angår skärgårdstrafiken, för vilken denna fråga såsom nyss berörts i första hand är av betydelse, torde med hänsyn till sättet för turernas anordnande de anförda farhågorna näppeligen kunna anses äga fog. I övrigt torde dylika uppehåll endast förekomma i hamn; i sådant fall är förläggningsen av skeppstjänsten enligt förslaget (se 7 och 8 §§) så anordnad, att sammanhängande ledighet torde komma att beredas i erforderlig mån.

För att vinna garanti för att avdrag från arbetstiden endast kommer att ske för verklig fritid och ej för s. k. stand by, d. v. s. sådant nödtvunget uppehåll i det egentliga arbetet, varunder besättningen måste kvarstanna å arbetsplatsen i ständig beredskap, hava ämbetsverken såsom villkor för uppehållets undantagande föreslagit, att sjömannen därunder skall enligt erhållet besked härom äga avlägsna sig från arbetsplatsen. Detta kan i vissa fall medföra, att uppehåll, som för närvarande på grund av sin varaktighet får avdragas från arbetstiden, hädanefter ej skulle få föranleda något avdrag. Vidare skulle genom villkorets tilläggande åstadkommas just vad skeppstjänstkommitterade avsågo, när de i sitt betänkande av år 1919 föreslogo, att uppehållet för att vara avdragsgillt skulle behöva uppgå till en timme. Anledningen till att skeppstjänstkommitterade funno sig böra uppställa denna fordran var näm-

ligen den, att de förväntade, att detta skulle hindra, att tiden för stand by komme att frändragas arbetstiden.

I förevarande fråga få ämbetsverken ytterligare bringa i erinran den lösning motsvarande spörsmål erhållit enligt motorfordonsförordningens 27 §, som i dess nya lydelse stadgar, att i yrkesmässig trafik tjänstgörande förarens arbetstid skall inräknas rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från automobilen.

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

I 3 och 10 §§ har föreslagits en uppdelning av fartygen i sådana som nyttjas i *fjärrtrafik* (2 kap.) och sådana som nyttjas i *närtrafik* (3 kap.). Med fjärrtrafik avses fart, vari ingår resa, under vanliga förhållanden krävande mera än tolv timmars oavbruten gång. Med närtrafik avses all annan fart. Den nuvarande lagen skiljer mellan fartyg, som nyttjas å längre resa (2 kap.), och sådant, som nyttjas å kortare resa (3 kap.). Avsikten med den föreslagna ändringen är i främsta rummet att klargöra, att arbetstidsregleringen för de i egentlig mening sjögående fartygen hänför sig till fartygen i deras allmänna användning i långväga fart och således är oberoende av huruvida i den fart, vari fartyget nyttjas, ingår en eller annan kortare resa, som enligt lagens nuvarande ordalydelse skulle kunna anses påkalla tillämpning av bestämmelserna i 3 kap., vilket icke torde hava varit avsett och i vart fall icke kan vara lämpligt.

Vakt-
indelning.

Bestämmelserna angående *vaktindelning* hava ej undergått någon ändring. Vad som anförts från vissa håll mot stationsvaktsystemet anse ämbetsverken ej förtjäna avseende, alldenstund detta system torde få anses innefatta en synnerligen lämplig reglering av skeppstjänsten med hänsyn såväl till dennas behöriga fortskridande som ock till sjömannens behov av vila. Ämbetsverken få härvid erinra om den av andra lagutskottet vid 1926 års riksdag i utlåtande nr 23 meddelade uppgiften, att, enligt vad utskottet inhämtat, anordnande av stationsvaktsystemet oftast föranletts av framställningar från sjöfolkets egen sida.

4 §.

En fråga av principiell natur, berörande såväl förevarande 4 § som ock en del efterföljande paragrafer, är spörsmålet om *arbetstidens reglering per dygn eller per dygnpar*.

Enligt nu gällande lag beräknas arbetstiden i regel för vaktindelade sjömän till sjöss per dygnpar och i hamn per dygn, samt för andra sjömän, utom i viss närtrafik, i båda fallen per dygn. I förslaget har beräkningen per dygnpar, där sådan för närvarande förekommer, utbytts mot beräkning per dygn, varigenom en gemensam beräkningsgrund i denna del ernås.

Vissa av de sakkunnige (Reuterskiöld, v. Sydow, Nilsson och Johannisson) hava i mer eller mindre bestämda ordalag uttalat sig mot en sålunda ändrad beräkningsgrund under det att en annan sakkunnig (Johansson) understött förslaget härom.

En gemensam beräkningsgrund bidrager otvivelaktigt till ökad reda och tydlighet i författningstexten. De nuvarande bestämmelserna om beräkning per dygnpar äro utformade på så sätt, att föreskrift meddelas, att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga visst antal timmar.

Ordinarie
arbetstid till
sjöss för
vaktindelad
sjöman.

Detta innebär enligt ordalydelsen strängt taget, att dubbla beräkningar måste göras, en med hänsyn till det närmast föregående och en med hänsyn till det närmast efterföljande dygnet. Denna beräkningsmetod har i praktiken givit anledning till tvistigheter.

Vid ett första påseende skulle mot den av ämbetsverken föreslagna ändringen kunna riktas den erinran, att reglering för två på varandra följande dygn erfordras för att vid tvåvaktsystem möjliggöra tillämpning av de för närvarande i stor utsträckning gängse vaktsystem, som utmärkas av en förskjutning i vakternas kontinuerliga växling från det ena dygnet till det andra (14 timmar ena dygnet och 10 timmar dygnet därpå etc.). Dessa i och för sig vägande betänkligheter undanröjas emellertid, därest övertidsarbete, på sätt i 12 och 14 §§ föreslagits, får ersättas ej blott med penningar utan även med fritid, och denna senare får lämnas jämväl å helgdag i den mån ordinarie arbete då förekommer; i så fall kan nämligen berörda förskjutning i vakternas växling fortgå obehindrat.

De väsentliga fördelar, som vinnas med beräkningen per dygn, torde uppväga den formella oegentlighet, som måhända kan synas ligga däri, att vid förskjutningen i vakternas växling visst arbete, som till sin karaktär är av ordinarie beskaffenhet, kommer att rubriceras såsom övertidsarbete.

För att härefter övergå till de å olika punkter i förevarande 4 § vidtagna sakändringarna, få ämbetsverken först fästa uppmärksamheten å en inskränkning, som ansetts möjlig ifråga om ordinarie arbetstid till sjöss för sådan vaktindeldad *styrman*, vars arbetstid av detta slag för närvarande är begränsad till 18 timmar per dygnpar, d. v. s. för styrman å fartyg, för vars behöriga bemanning fordras minst tre styrmän. För dessa styrmän har nu föreslagits en inskränkning av den ordinarie arbetstiden till 8 timmar per dygn, dock med det tillägget, att styrmannen därutöver skulle kunna såsom ordinarie arbete åläggas utförande av nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet.

Tvenne redarerepresentanter (Reuterskiöld och v. Sydow) hava framställt invändningar mot att styrmännens arbetsskyldighet på detta sätt inskränkts. Styrmännens representant (Johannisson) har påyrkat, att styrmännen under den sistnämnda timmen ej skulle få användas till »andra expeditionsgöromål».

Ämbetsverken få till motivering för den i författningsförslaget vidtagna inskränkningen av styrmännens ordinarie arbetstid framhålla, att en dylik inskränkning ej torde föranleda några mera betydande olägenheter och därför torde böra vidtagas, allrahelst som ämbetsverken i det följande (7 och 9 §§) se sig nödsakade att förorda viss utvidgning vid andra tillfällen av dessa styrmäns ordinarie arbetstid. Kungl. Maj:t föreslog i proposition nr 6 till 1919 års urtima riksdag en ordinarie arbetstid för dessa styrmän av 16 timmar per dygnpar. Den av riksdagen beslutade ökningen till 18 timmar motiverades därmed, att styrmännen hade åtskilligt arbete med observationer och journalföring, som ofta ej läte sig utföra under deras vakt.

Den nuvarande särskilda bestämmelsen om ordinarie arbetstid till sjöss för vissa *maskinister, motormän och smörjare* har undergått viss formell jämkning för vinnande av större tydlighet.

För det av en redarerepresentant (Reuterskiöld) framförda kravet på utökning av maskinisternas arbetstid synes icke så vägande skäl hava blivit förebragta, att det bör föranleda någon ändring.

Den för närvarande under viss förutsättning stadgade inskränkningen av den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelade *eldare och kollämpare* å oljeeldat ångfartyg har i förslaget gjorts tillämplig även då det är fråga om annat än oljeeldat ångfartyg. Dessutom har emellertid den nuvarande

inskränkningen av den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelade koleldare i princip bibehållits oförändrad.

Mot det föreslagna stadgandet rörande dessa sjömän hava vissa av de sakkunnige (Reuterskiöld och v. Sydow) framställt anmärkningar, åsyftande utökning av arbetstiden. Dessa anmärkningar torde dock ej vara av sådan beskaffenhet, att någon ändring i anledning av desamma behöver vidtagas. Vad särskilt angår de rörande koleldare meddelade föreskrifterna i fråga om arbetstidens reglering i förhållande till fart och maskinstyrka få ämbetsverken erinra om att dessa bestämmelser på sin tid tillkommit efter en ingående utredning av frågan.

Bestämelsen angående *ordinarie arbete å helgdag* har i lagförslaget kompletterats så att i dylikt arbete skulle kunna ingå jämväl arbete, som sammanhänger med skeppstjänst, erforderlig för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, förutsatt att detta arbete ej tål uppskov. Denna komplettering har skett med hänsyn till sådan skeppstjänst, exempelvis signalering, vilken ej alltid kan sägas ingå i manövreringen eller navigeringen, men vilken dock därmed står i nära samband.

Nu gällande föreskrifter i 4 m. fl. §§ angående utförande av lättare rengöring såsom ordinarie arbete å helgdag avse sådan rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden. Sistnämnda kvalifikation av rengöringsarbetet har i lagförslaget uteslutits ur samtliga de paragrafer, där den nu förekommer. Denna ändring har skett i syfte att undanröja anledning till den i samband med behandlingen av 1 § berörda missuppfattningen, att sjöarbetstidslagen avsåge att reglera vad slags arbete en sjöman med hänsyn till sin tjänsteställning kunde åläggas, vilket spörsmål, såsom förut antytts, är att bedöma enligt sjömanslagen samt med stöd av avtal och praxis. Så är förhållandet redan nu oberoende av ifrågavarande stadgande i sjöarbetstidslagen och uteslutningen, som skett i förtydligande syfte, är icke avsedd att åstadkomma någon ändring i sak.

För närvarande är en bestämmelse om *askhissning till sjöss* intagen bland stadgandena om säkerhetstjänst i 13 §. Då det ur systematisk synpunkt torde vara riktigare, att hänföra bestämmelsen till det ordinarie arbetet, har den i förslaget överflyttats till 4 §.

5 §.

Någon ändring i *dagmans ordinarie arbetstid till sjöss å söckendag*, som för närvarande utgör 9 timmar, har icke ifrågasatts av ämbetsverken. En av de nu hörda sakkunnige (Reuterskiöld) har visserligen uttalat sin anslutning till ett tidigare framfört förslag om en normal arbetsdag å 10 timmar (i tropiska farvatten 9 timmar), under det att en annan (Nicklas Olsson) vidhåller ett av honom vid föregående tillfälle gjort yrkande om arbetstidens begränsning till 8 timmar. Ämbetsverken hava emellertid icke ansett sig böra förorda någon ändring i dessa dagmäns sedan tillkomsten av 1919 års sjöarbetstidslag oförändrade arbetstid å söckendag.

Såsom *ordinarie arbete å helgdag* skulle dagman enligt förslaget kunna till sjöss åläggas, ej blott såsom för närvarande lättare rengöringsarbete, utan även arbete, som regelmässigt ingår i hans åligganden och ej kan tåla uppskov. Såsom exempel å sådant arbete kan anföras pejling av tankar och rännstenar, signalering etc.

Enligt författningsförslaget skulle *förläggningen av det ordinarie arbetet* till sjöss för dagman, liksom även för i 6 § omnämnd kökspersonal, kunna efter överenskommelse ske till andra tider av dygnet än de i resp. paragrafer angivna. Ändringen har föreslagits särskilt med hänsyn till behovet av att i tropikerna kunna överenskomma om en för båda parterna förmånligare förläggning av arbetstiden till den svalare delen av dygnet.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.

*Ordinarie
arbetstid till
sjöss för
köks-
personal.*

Den *ordinarie arbetstiden för kökspersonal* till sjöss har i förslaget minskats från 12 till 10 timmar per dygn.

Häremot har anmärkning gjorts av vissa redarerepresentanter (Reuterskiöld och v. Sydow), medan en annan redarerepresentant (Johansson) givit uttryck åt en anslutning till förslaget om minskning.

Ämbetsverken kunna ej finna annat än att en på föreslaget sätt minskad arbetstid, under förutsättning av lämplig arbetsorganisation och skälig arbetsintensitet, får anses tillräcklig för fullgörande av de vanligen förekommande sysslorna. Ämbetsverken finna för den skull ej skäl frångå sitt förslag i denna del.

Helgdagsarbetet har föreslagits begränsat, ej blott såsom för närvarande är fallet, med avseende å dess art, utan även därigenom, att 10-timmarsbegränsning skulle omfatta jämväl det ordinarie arbetet å helgdag. Den i och för sig självfallna principen, att helgdagsarbete bör underkastas åtminstone samma tidsbegränsning som arbete å söckendag, har genomgående beaktats i författningsförslaget.

*Ordinarie
arbetstid vid
ankomst
till hamn.*

Förslagets 7 § är avsedd att ersätta nuvarande 7 och 9 §§ i vad de avse ordinarie arbete vid ankomst till hamn. Det må redan nu anmärkas, att de sistnämnda båda paragraferna i vad de avse dylikt arbete vid avgång från hamn skulle ersättas av förslagets 9 §.

Avfattningen av den nu gällande 9 §, som meddelar bestämmelse bl. a. rörande arbete »utöver vad här ovan stadgats», synes i praktiken hava vållat vissa tolkningssvårigheter. Med den enligt ämbetsverkens mening mera *systematiska uppställning*, som stadgandena i förslagets andra kapitel erhållit, torde den förhoppningen kunna hysas, att dessa svårigheter skola undanröjas. Bortsett från stadgandena av mera allmän art i 3 § hava i det föreslagna kapitlets återstående paragrafer en sträng åtskillnad gjorts mellan det ordinarie arbetet under de fyra olika faserna av ett fartygs användning. Sålunda skulle i de redan behandlade 4—6 §§ meddelas bestämmelser angående arbetet till sjöss. Nu ifrågavarande 7 § skulle innehålla stadganden angående arbetet vid ankomst till hamn. Ut i 8 § skulle arbetet i hamn regleras och slutligen skulle bestämmelser angående arbetet vid avgång från hamn meddelas i 9 §.

Det må i detta sammanhang bemärkas, att ämbetsverken hava avsett, att bestämmelserna angående arbete vid ankomst till och avgång från hamn skola, i anslutning till tillämpad tolkning av motsvarande nu gällande föreskrifter, reglera arbetet, ej blott under det dygn, då fartyget befinner sig under förflyttning in i eller ut ur hamnen, utan även under andra i anslutning därtill belägna dygn, under vilka erfordras av ankomsten resp. avgången föranledd skeppstjänst och fartyget alltså i betraktande av arbetsförhållandena ombord kan sägas befinna sig under ankomst eller under avgång. Likaledes har det varit ämbetsverkens mening, att bestämmelserna angående arbete vid avgång från hamn skulle, i anslutning till ämbetsverkens uppfattning angående tillämpningen av nuvarande föreskrifter i ämnet, gälla även för det fall att en tillämnad avgång ej kommit till stånd, dock endast så länge det ej stått eller bort stå för befälhavaren klart, att avgången ej komme att äga rum.

En av de sakkunnige (Reuterskiöld) har påyrkat bibehållande i oförändrat skick av den nuvarande 7 §, på det att sjöväkterna måtte kunna bibehållas i full utsträckning vid s. k. kortare uppehåll i hamn. Häremot få ämbetsverken framhålla, att ett dylikt uppehåll helt faller inom ramen för de föreslagna 7 och 9 §§, samt att dessa icke lägga något hinder i vägen mot ett sådant bibehållande vid det kortare uppehållet i hamn, alldenstund dessa paragrafer icke innehålla någon bestämmelse, som beträffande dylikt uppehåll innebär

någon inskränkning i förhållande till den till sjöss för vaktindelade sjömän gällande arbetstiden.

Bland de detaljändringar, som den föreslagna 7 § innebär, märkas särskilt följande.

De *styrmän*, vilkas ordinarie arbete till sjöss enligt 4 § i dess föreslagna avfattning skulle något inskränkas, skulle enligt den föreslagna 7 § få sin arbetstid å ankomstdygn utökad från nuvarande 9 timmar till 12 timmar. Härigenom skulle styrmännen få samma ordinarie arbetstid som bl. a. dagmännen.

Styrmännens representant bland de sakkunnige (Johannisson) har avstyrkt denna utökning av arbetstiden.

Ämbetsverken få emellertid vidhålla sitt förslag till ökning av arbetstiden för ifrågavarande styrmän. Detta har nämligen framkommit såväl av hänsyn till det vid ankomststillfållen särskilt framträdande behovet av att kunna anlita styrmännens tjänster som ock av omsorg om de utanför sjöarbetstidslagen stående befåhavarne och förste styrmännen, vilkas arbetsbörd, till följd av den berörda begränsningen till 9 timmar av andre och tredje styrmännens ordinarie arbetstid, i många fall ökats.

Det kan knappast anses rimligt, att tre-vaktsstyrmän, vilka i allmänhet torde hava en lindrigare tjänstgöring än två-vaktsstyrmän, icke skola under de vid ankomst- och avgångstillfållen rådande förhållanden, då ökat behov av arbetskraft normalt uppstår, kunna åläggas ordinarie arbete i samma utsträckning som de senare.

Frånsett de i den nuvarande 7 § meddelade bestämmelserna, vilka ju emellertid endast kunna komma till tillämpning vid kortare uppehåll, finnas för närvarande inga stadganden, som innebära någon direkt tidsbegränsning av det *ordinarie arbetet å helgdag* vid ankomst till hamn, vilket arbete emellertid är begränsat till sin art. Enligt förslaget skulle samma tidsbegränsning som å söckendag gälla även å helgdag, varjämte helgdagsarbetet fortfarande skulle vara begränsat till att omfatta allenast vissa uppräknade kategorier av arbete. Dessa kategorier skulle emellertid utvidgas i anslutning till vad som föreslagits beträffande det i 4 § omförmälda helgdagsarbetet.

Bland de slag av arbeten, vilka i likhet med vad nu är fallet skulle få förekomma såsom ordinarie arbete å helgdag, förefinnes lossning och lastning av »styckegodis i mindre omfattning». Vissa av de sakkunnige (Johansson och Nicklas Olsson) anse, att bestämmelsen härom bör helt utgå. En annan av de sakkunnige (v. Sydow) anser, att orden »i mindre omfattning» böra utbytas mot t. ex. orden »om högst 50 ton». Att helt utesluta undantaget torde, särskilt med hänsyn till den i 10 § a) omhandlade närtrafiken med vaktindelning, vara av praktiska skäl ogenomförbart. En till 50 ton bestämd gräns kunde visserligen i en del fall tänkas vara lämplig, men skulle däremot ej alls passa i andra fall, alldenstund innebörden av uttrycket »i mindre omfattning» ej torde kunna anses vara densamma, då fråga är om t. ex. en större oceanångare och ett mindre kustfartyg. Ämbetsverken kunna för den skull icke biträda någotdera av de sakkunniges förslag.

Från de sakkunnige hava beträffande innehållet i 7 § framkommit en del *yrkanden av generell beskaffenhet*. Sålunda har en redarerepresentant (Johansson) ifrågasatt en fixering av ordinarie arbetstiden vid ankomst till eller avgång från hamn, förslagsvis till 12 timmar. Representanten för däcksmanskapet (Nicklas Olsson) har förklarat sig vidhålla tidigare av honom gjorda yrkanden, avseende bl. a. att hamnarbetstiden å vardag skulle under ett ankomst- eller avgångsdygn få utökas allenast med en timme samt allenast för sådant arbete, som nödvändigt måste utföras för att ankomsten resp. avgången skulle kunna äga rum.

Ämbetsverken få beträffande det av Johansson framförda yrkandet erinra

om att flertalet sjömän redan hava en ordinarie arbetstid av 12 timmar å ankomst- och avgångsdygn, samt att, enligt författningsförslaget, ej blott dessa sjömän utan även vissa hittills undantagna styrmän skulle hava dylik arbetstid.

Det av Nicklas Olsson vid tidigare tillfälle gjorda yrkandet torde vara i viss mån tillgodosett genom det nytillkomna sista stycket i författningsförslagets 7 §.

Enligt detta stycke skulle de begränsningar med avseende å arbetets art, som skulle gälla å helgdag, tillämpas även å *söckendag efter kl. 18 d. v. s.* efter det klockslag, då arbetet under hamndygn normalt skulle vara avslutat (se förslagets 8 §). Avsikten härmed är, att den i jämförelse med hamnarbetstiden längre arbetstiden å ankomstdygn ej skall under den del av dygnet, som ligger efter berörda klockslag, uttagas i större utsträckning än som erfordras på grund av de med ankomsten förenade särskilda förhållandena, och syftet är ytterst att åstadkomma, att arbetet å ett ankommande fartyg snarast möjligt efter ankomsten glider in i hamnarbetsordningen.

I samma sista stycke av paragrafen hava emellertid föreslagits två undantag från denna begränsning med avseende å arbetets art å söckendag efter kl. 18. För det första skulle möjlighet beredas att liksom under hamndygn efter överenskommelse eller på grund av den i vederbörande hamn brukliga arbetsordningen delvis förlägga den ordinarie arbetstiden till tiden efter kl. 18. För det andra skulle begränsningen ej tillämpas, därest fartygets avgång är avsedd att äga rum senast under dygnet näst efter det, varunder fartyget ankommit till hamnen. Detta andra undantag avser att möjliggöra sådant bibehållande av sjövakter vid kortare uppehåll, som åsyftas i den nuvarande lagens 7 §.

8 §.

*Ordinarie
arbetstid
i hamn.*

Beträffande *begränsningen av det ordinarie arbetet i hamn å söckendag* innehåller författningsförslaget den avvikelse från nuvarande bestämmelser, att arbetet för kökspersonalen, i anslutning till vad som föreslagits i 6 § med avseende å denna personals arbete till sjöss, skulle inskränkas från nuvarande 12 till 10 timmar per dygn.

En redarerepresentant (Reuterskiöld) har uttalat sin anslutning till tidigare framförda yrkanden, som dels avse utsträckning av den ordinarie arbetstiden för annan än kökspersonal, dels undantagande av vissa tropiska hamnar från den för tropikerna gällande inskränkningen i arbetstiden, dels ock beredande av möjlighet att utnyttja den till klargöring anslagna halvtimmen såsom kompensation för vakttjänst i hamn. En annan av redarerepresentanterna (Johansson), som uttalat sig i ämnet, har ansett arbetstiden för kökspersonalen möjligen kunna sättas till 10 timmar. Representanten för däcksmanskapet (Nicklas Olsson) har rest invändning mot att klargöringsarbete skall betraktas såsom ordinarie arbete, och har han ansett, att dylikt arbete borde betraktas såsom »extra ordinarie» arbete.

Ämbetsverken kunna icke finna utrett, att något verkligt behov föreligger att, såsom Reuterskiöld förordat, vidtaga någon utsträckning av arbetstiden eller differentiering av olika tropiska hamnar. Att utnyttja den till klargöring anslagna halvtimmen såsom kompensation för vakttjänst i hamn eller annat övertidsarbete torde icke kunna medgivas, enär den till förberedelse- och avslutningsarbeten anslagna halvtimmen med hänsyn till villkoren för dess anlåtande icke kan anses fullt jämställd med ordinarie arbete i övrigt. Beträffande Olssons anmärkning mot det om klargöringsarbete föreslagna stadgandet, som i jämförelse med det nu gällande icke innebär någon saklig ändring, få ämbetsverken hänvisa till vad som från ämbetsverkens sida och vid ärendets

senare behandling inför Kungl. Maj:t och i riksdagen anfördes ifråga om detta stadgande i samband med dess tillkomst år 1926.

Med avseende å *begränsningen av ordinarie arbete i hamn å helgdag* har en av bemälda redarerepresentanter (Reuterskiöld) anslutit sig till ett tidigare framfört förslag att tiden för lättare rengöringsarbete måtte ökas till det dubbla beträffande sjöman, som ej tillhör kökspersonalen.

För en sådan utsträckning av arbetstiden finna ämbetsverken icke tillräckliga skäl vara förebragta.

Däremot hava ämbetsverken ifråga om helgdagsarbete ansett skäligt att, beträffande kökspersonalen, förorda en begränsning av arbetstiden. Enligt författningsförslaget skulle denna personals helgdagsarbete underkastas samma tidsbegränsning som dess arbete å söckendag, vilken begränsning i enstaka fall kan tänkas bliva av betydelse (jämför ovan beträffande 6 §).

I fråga om *arbetstidens förläggning* har samme redarerepresentant (Reuterskiöld) anslutit sig till ett tidigare framlagt förslag om att bestämmelserna måtte modifieras, enär det i praktiken yppat sig stora svårigheter att undvika ett fullt utnyttja eller till och med överskrida den tillättna overtiden. Enligt ämbetsverkens mening torde ett eventuellt behov av dylik modifiering väsentligen minskas, därest de av ämbetsverken i 12—14 §§ föreslagna ändrade bestämmelserna angående overtidsarbete bliva lagfästa.

Ämbetsverkens förslag om att arbetet å helgdag för all personal skall få börja först en timme senare än för närvarande torde icke vara ägnat att medföra någon olägenhet för skeppstjänsten.

Såsom ett sista stycke i paragrafen har i förslaget intagits en föreskrift motsvarande stadgandet om *landlov* i 10 § av gällande sjöarbetstidslag. Angående ifrågasatt överflyttning av denna föreskrift till 51 § sjömanslagen m. m. hänvisas till vad här nedan sägs under rubriken sjömanslagen.

9 §.

Enligt förslaget till denna paragraf skulle bestämmelserna om ordinarie arbete å ankomstdygn med visst undantag äga motsvarande tillämpning å *ordinarie arbete å avgångsdygn*. Undantaget utgöres därav, att den inskränkning, som det ordinarie arbetet vid ankomst till hamn skulle vara underkastat å söckendag efter kl. 18, ej skulle tillämpas vid avgång från hamn.

Ordinarie arbetstid vid avgång från hamn.

I övrigt få ämbetsverken beträffande 9 § hänvisa till vad härovan angående 7 § anförts.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

10 §.

Den föreslagna 10 § skulle träda i stället för gällande lags 11 och 12 §§.

Enligt denna 10 § skulle det ordinarie arbetet å fartyg i närtrafik anordnas på samma sätt som det ordinarie arbetet för närvarande skall vara anordnat å fartyg, som nyttjas å kortare resa, dock med de avvikelser, som följa av ändringarna i 2 kap. och av att arbetstiden ej längre skulle beräknas per dygnpar utan per dygn.

Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik.

Bland de av de sakkunnige härom gjorda uttalandena torde bemärkas de, som gjorts av representanten för redare av fartyg i skärgårds-, kanal- och insjöfart (Ekebohm), innebärande bl. a. dels ett framhållande av betydelsen i fråga om overtid av *beräkningen per dygn*, dels ock en önskan, att bestämmelsen om *askhissning* i lagförslagets 4 § bör upprepas i 10 §, därest stad-

gandet om askhissning i gällande lags 13 § är tillämpligt å närtrafik. Med avseende å eventuella betänkligheter mot beräkningen per dygn få ämbetsverken erinra om det vid behandlingen av 4 § omnämnda förhållandet, att övertid skulle kunna få ersättas med fritid jämväl å helgdag. Med askhissning lärer för närvarande, enligt uttalande av skeppstjänstkommitterade (betänkande I sid. 37), åsyftas den varje vakt regelbundet återkommande askhissningen. Beträffande vederbörligen vaktindelas sjöman å fartyg, som avses i författningsförslagets 10 § a), blir till följd av hänvisningen till 2 kap. bestämmelsen i 4 § om askhissning utan vidare tillämplig. I anslutning till den av skeppstjänstkommitterade intagna ståndpunkten hava ämbetsverken icke avsett, att bestämmelsen om askhissning skulle äga tillämpning å fartyg utan vaktindelning.

Med avseende å den beträffande *fartyg med vaktindelning* i 10 § a) gjorda hänvisningen till 2 kap. må erinras om ett av representanten för redare av bogser- och prämfartyg (Nilsson) gjort yrkande, som synes åsyfta, att, oberoende av de inskränkande bestämmelserna i författningsförslagets 7 §, punkt b) och sista stycket, den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik måtte vid ankomst till hamn få utgöra högst 12 timmar. I betraktande av att de i 7 § föreslagna bestämmelserna i allmänhet lämna tillfälle att såsom ordinarie arbete uttaga allt med ankomsten direkt sammanhängande arbete och med hänsyn till att s. k. kortare uppehåll ej alls beröras av inskränkningen i 7 § sista stycket, hava ämbetsverken ej funnit tillräcklig anledning föreligga att för närtrafikens del föreslå någon avvikelse från bestämmelserna i 7 §.

Slutligen torde vara att beakta, att representanten för däcksmanskapet (Nicklas Olsson) vidhållit tidigare av honom gjort yrkande om förkortning av den ordinarie arbetstiden för sjömän å *fartyg utan vaktindelning* till 48 timmar per vecka. Samme representant har dessutom vidhållit sin jämväl tidigare uttalade anslutning till ett i motion nr 250 i första kammaren vid 1926 års riksdag framställt yrkande om 8 timmars sammanhängande vilotid under varje dygn för sjömän å *fartyg utan vaktindelning*.

Vad det förra av dessa yrkanden angår finna ämbetsverken sig, med hänsyn till de förhållanden, under vilka ifrågavarande trafik arbetar, icke kunna biträda detsamma.

Beträffande det i nyssberörda motion framställda yrkandet om viss sammanhängande vilotid torde detta närmast hava haft avseende å prämfartyg. Sedan riksdagen hos Kungl. Maj:t anhållit om utredning i ämnet, anbefalldes Kungl. Maj:t den 28 maj 1926 dylik utredning. Utredningen företogs av ämbetsverken i samband med behandlingen av frågan om sjöarbetstidslagens förlängning efter 1930. I betraktande av att det ansågs böra anstå med en mera genomgripande revision av lagen, till dess att den internationella behandlingen av sjöarbetstidsfrågorna slutförts, funno ämbetsverken vid avlåtande av skrivelse den 19 februari 1930 om lagens förlängning ej skäl framlägga resultatet av denna utredning. Då en dylik revision nu anbefallts, få ämbetsverken överlämna en promemoria angående sammanhängande vilotid å fartyg utan vaktindelning (Bil. Y). Under utredningen ha icke framkommit starkare skäl för vidtagande av någon åtgärd i den av motionären angivna riktningen. Dessutom torde, såsom i promemorian närmare utvecklas, införande av ett stadgande om sammanhängande ledighet ej väl låta förena sig med lagens systematik i övrigt.

Under sådana förhållanden anse sig ämbetsverken icke kunna tillstyrka genomförandet av bestämmelser i enlighet med ovan angivna, i motionen framställda yrkande.

För att stadgandet om *landlov* i förslagets 8 § måtte bliva tillämpligt å närtrafiken i dess helhet har en hänvisning till nämnda stadgande föreslagits i 10 § punkt b).

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

11 §.

Denna paragraf är avsedd att ersätta större delen av den nuvarande 13 §. Bland de slag av skeppstjänst, till vilka sjöman enligt 13 § för närvarande får användas utan att erhålla övertidsersättning, förekomma bl. a. dels *askhissning till sjöss* och dels *nödig vakttjänst i hamn*. Båda dessa slag av skeppstjänst hava utslutits i den föreslagna 11 §.

Säkerhetstjänst m. m.

En av de nu hörda sakkunnige (Reuterskiöld) har uttalat sig för att bestämmelse om askhissning till sjöss bör ingå i 11 §. Från två av dem (Reuterskiöld och Johannisson) föreligga förslag om att stadgande om nödig vakttjänst i hamn likaledes bör kvarstå.

Vad askhissningen angår få ämbetsverken hänvisa till uttalandena härovan vid 4 och 10 §§. Frågan om nödig vakttjänst i hamn behandlas i det följande i samband med den föreslagna 13 §.

Genom ovanberörda utslutningar har lagrummet erhållit en mera enhetlig gestaltning och avser i dess föreslagna skick allenast skeppstjänst, som är direkt hänförlig till säkerhetstjänst eller som äger mera påtagligt samband därmed.

Den bestämmelse i den nuvarande 13 §, enligt vilken sjöman övertidsersättning kan åläggas att delta i övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap, har i förslaget till 11 § kompletterats att omfatta jämväl deltagande i *övningar med andra säkerhetsanordningar*. Anledningen härtill är närmast den i anslutning till 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention i kraft trädde bestämmelsen om periodiska övningar med vattentäta dörrar m. m., som förefinnes i 30 § nyttjandeförordningen.

Representanten för maskinister (Gunnar Olsson) ifrågasätter bl. a. *upphävande av hela den åt säkerhetstjänsten m. m. beredda särställningen*. Ett sådant yrkande kunna ämbetsverken för sin del ej biträda. Det må nämnas, att i förslaget till internationell konvention den s. k. säkerhetstjänsten undantagits från konventionens tillämpning.

I anledning av uttalanden av nyssnämnde sakkunnige ävensom av representanten för däckspersonalen (Nicklas Olsson) rörande *omfattningen av begreppet säkerhetstjänst* samt önskemål beträffande begränsning av tillämpningen av detta institut få ämbetsverken hänvisa till vad härutinnan anföres under 13 § angående där avhandlat förslag, åsyftande att skeppstjänst, som under särskilda omständigheter för närvarande måste behandlas såsom säkerhetstjänst, måtte hänföras till övertidsarbete och alltså medföra övertidsersättning.

12 §.

Denna paragraf är avsedd att ersätta nuvarande 14 §, första stycket.

Enligt 12 § skall övertid få kompenseras, ej blott såsom för närvarande med penningar, utan även med *fritid*.

Övertidsarbete.

Representanterna för de ombord anställda (Johannisson, Gunnar Olsson, Nicklas Olsson och Lundgren) hava motsatt sig förslaget om övertids ersättande med fritid. Såsom skäl härför har framhållits bl. a., att tvånget att ersätta övertid med penningar bidroge till att inskränka övertidsarbetet, att fritid, som erhöles under det arbetet i hamn påginge, icke med hänsyn till möjligheten att erhålla vila eller förströelse kunde anses likvärdig med ledighet, som skulle erhållits, om övertid ej uttagits, samt att den i utkastets 2 § 2 mom.

föreslagna inskränkningen från en till en halv timme av den varaktighet för visst uppehåll i arbetet, som erfordras för att uppehållet skall få frändragas arbetstiden, komme att helt upphäva betydelsen av bestämmelserna om förläggning av arbete till viss del av dygnet, därest övertid skulle få ersättas med fritid.

Vid bedömande av frågan om övertids ersättande med fritid är till en början att beakta frågans tidigare berörda samband med förslaget om förenkling av reglerna för arbetstidens beräkning genom generell tillämpning av principen om arbetstidens begränsning för ett dygn i sänder (se 4 §). Denna princip, som från början gällt för arbetstid under uppehåll i hamn och som senare utsträckts till arbetstid vid ankomst och avgång, möter, såsom förut antytts, ifråga om arbetstiden till sjöss det hinder, att vissa gängse vakt-system förutsätta en förskjutning i vakternas växling med längre arbetstid under ett dygn och kortare arbetstid under det därpå följande. Denna svårighet undvikes emellertid genom den föreslagna anordningen med fritidskompensation, som ju i verkligheten möjliggör en förskjutning av arbetstid från ett dygn till ett annat. Detta system medför sålunda i nu förevarande hänseende samma fördelar som en beräkning av arbetstid för två dygn i följd utan att framkalla därmed förbundna olägenheter.

Denna egenskap hos det föreslagna systemet att medgiva förskjutning av arbetstid från ett dygn till ett annat är ävenledes av största betydelse med avseende å kompensation av övertidsarbete i mera egentlig bemärkelse. Syftet med bestämmelser om begränsning av och ersättning för övertidsarbete är självfallet i främsta rummet att hindra ett för sjömannens hälsa skadligt övermått av arbete under längre sammanhängande tid. Detta syfte uppnås tydligen på det mest effektiva sätt genom den föreslagna fritidskompensationen, som ju medför en mot övertiden svarande minskning i det ordinarie arbetet inom en snävt begränsad tidrymd och följaktligen måste ur social och hygienisk synpunkt vara att föredraga framför ett system, som icke medgiver övertids ersättande annorledes än medelst betalning.

Redan av det sagda framgår, att anförda farhågor för att ökad användning av övertid skulle framkallas av det nya systemet äro föga grundade. Förutom att den ökade övertiden, såsom nyss visats, automatiskt skulle framkalla en minskning av den ordinarie arbetstiden och sålunda icke i det hela välla någon ökad arbetsbörda, må emellertid vidare ihågkommas, att sjömannens arbetsprestationer under ordinarie arbetstid äro av sådant värde rent ekonomiskt sett samt för skeppstjänstens behöriga gång i regel så betydelsefulla, att en minskning i desamma för fritids beredande endast kan ske i begränsad omfattning. För övrigt torde det vara att bemärka, att tiden för nödig vakttjänst i hamn, som enligt förslaget (se 13 §) behandlas såsom övertid och med säkerhet kommer att utgöra en väsentlig del av densamma, redan enligt nu gällande bestämmelser må ersättas med fritid. Slutligen må här framhållas, att det föreliggande förslaget till internationell konvention i ämnet upptager fritidskompensation såsom en med övertidsbetalning likvärdig ersättningsform.

13 §.

Denna paragraf, som skulle ersätta gällande lags 13 § i viss del, 14 § sista stycket och 15 §, handlar om *begränsning av övertidsarbete*.

Någon begränsning av övertidsarbete, som ersättes med *fritid*, har ej ansetts påkallad. I stället har i förslagets 14 § föreskrivits, att fritiden skall förläggas inom viss i förhållande till övertidsarbetet bestämd kortare tidsperiod, varigenom fara för överansträngning undvikes.

Vad angår begränsningen av övertidsarbete mot ersättning i *penningar* hava

flertalet av de detaljerade och omständliga bestämmelserna härom i den nuvarande 15 § ansetts kunna utan olägenhet uteslutas. Endast huvudbestämmelsen om att övertidsarbetet skall begränsas till 18 timmar i veckan har bibehållits. Denna bestämmelse föreslås dock utvidgad så till vida, att sjöman beredes tillfälle att överenskomma om fullgörande av övertidsarbete under ytterligare 6 timmar i veckan.

Representanten för däcksmanskap (Nicklas Olsson) hyser den uppfattningen, att denna förenkling av de nuvarande bestämmelserna om begränsning av övertidsarbete, som ersättes med penningar, skulle utöva inflytande å den ordinarie arbetstidens längd och förläggning under dygnet. Vidare har mot det i denna paragraf föreslagna stadgandet invändning i så måtto förekommit, att representanten för befälhavare och styrmän (Johannisson) i samband med invändningen mot övertidsarbetes ersättande med fritid uttalat sig för ett bibehållande av den nuvarande 15 § i dess helhet, samt att han vid behandlingen av den föreslagna 15 § framhållit, att syftet med lagens tillkomst varit att förhindra såväl personliga som kollektiva uppgörelser. Flertalet av de sakkunnige hava emellertid icke haft något att erinra mot förslaget i denna del. Två redarerepresentanter (Reuterskiöld och Johansson) vilja gå ännu längre, i det att de anslutit sig till ett tidigare framlagt förslag om att begränsningen av övertidsarbetet måtte helt upphöra eller frihet (synbarligen utan begränsning) lämnas till överenskommelse om längre övertid än den i gällande lag angivna. Ämbetsverken, som icke kunnat finna, att den ordinarie arbetstidens längd eller förläggning röner något som helst inflytande av bestämmelser om begränsning av övertidsarbete mot ersättning i penningar, anse för sin del, att det av ämbetsverken framlagda och av flertalet sakkunnige utan erinran lämnade förslaget utgör en lämplig och ändamålsenlig lösning av spørsmålet.

Från den begränsning, som med penningar ersatt övertidsarbete sålunda skulle underkastas enligt författningsförslaget, hava i nämnda förslag upptagits följande undantag, vilka i allmänhet icke rönt anmärkning i de nu inkomna sakkunnigytttrandena.

Övertidsarbete, vilket erfordras för vidtagande av *åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn*, skulle ej underkastas begränsningen. Bestämmelse av sådan innebörd återfinnes även i 14 §, sista stycket, av gällande lag.

Vidare skulle skeppstjänst, som erfordras för *nödig vaktjänst i hamn*, undantagas. Detta undantag är avsett att ersätta den bestämmelse av liknande innebörd, som återfinnes i gällande lags 13 §, punkt f) och paragrafens sista stycke.

Slutligen har ett nytt undantag från övertidens begränsning föreslagits, nämligen beträffande *skeppstjänst, som nödvändigtvis måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete*.

Beträffande detta undantag torde följande vara att bemärka.

För närvarande gäller, att sjöman utöver ordinarie arbete må utan särskild ersättning användas till sådan säkerhetstjänst som i nuvarande lags 13 § punkt a) avses. För att skeppstjänst skall räknas till dylik säkerhetstjänst har det ansetts böra krävas, att densamma utgör så att säga säkerhetstjänst i inskränkt bemärkelse eller med andra ord, att den föranledes av någon omständighet, som icke ingår såsom en normal faktor i den sjöfart varom fråga är utan fast hellre har karaktären av en mer eller mindre oförutsedd, plötsligt uppträdande fara, vilken mening principiellt hävdats av ämbetsverken i de råd och upplysningar, som i anledning av gjorda förfrågningar lämnats i detta ämne. Denna innebörd synes alltfört böra tilläggas ifrågavarande stadgande.

Sådan lagen för närvarande gäller har emellertid nyss angivna regel varit underkastad viss inskränkning, i det att ett normalt förekommande arbete under omständigheter måst betraktas såsom säkerhetstjänst av beskaffenhet att kunna anordnas i kraft av stadgandet i 13 § a). Detta har inträffat i fall, då oavvisligt behov av vanlig skeppstjänst uppstått, sedan allt tillåtet ordinarie arbete och övertidsarbete uttagits. Såsom exempel må anföras förtöjningsarbete efter ankomst till hamn. Alldenstund förtöjningsarbetet, utan att eljest kunna likställas med säkerhetstjänst av ovan angivna slag, dock otvivelaktigt måste anses nödvändigt med hänsyn till fartygets säkerhet, har det ansetts kunna under angivna omständigheter verkställas med stöd av 13 § punkt a) i den gällande lagen. En följd av detta betraktelsesätt blir emellertid den, att skeppstjänst, som sjöman ålägges utöver hans ordinarie arbete, kan komma att förrättas först såsom övertidsarbete mot övertidersättning och därefter, när övertid ej längre står till buds, såsom säkerhetstjänst i mera vidsträckt bemärkelse utan särskild ersättning. Denna med lagens nuvarande avfattning ofrånkomliga konsekvens har synts ämbetsverken mindre tillfredsställande. Förslaget avser att råda bot härpå genom att öppna möjlighet för fullgörande såsom övertidsarbete av sådan skeppstjänst, som nödvändigt kräves å den tid, då lagen icke eljest medger arbetes förrättande.

14 §.

*Ersättning
för övertids-
arbete.*

Denna paragraf är avsedd att träda i stället för den nu gällande 16 §. Ifråga om *övertidersättning med fritid* upptog utkastet — i nära anslutning till bestämmelsen rörande nödig vakttjänst i hamn i gällande lags 13 §, sista stycket — endast stadgande om att fritiden skulle vara av minst samma omfattning som övertiden och förlagd till samma dygn eller närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Beträffande *övertidersättning i penningar* bibehölls de nuvarande bestämmelserna i sak.

Mot utkastet i denna del hava flera anmärkningar gjorts av de sakkunnige ifråga om såväl övertidens ersättande med fritid som dess ersättande med penningar.

Vad angår *övertidersättning med fritid* har det bl. a. av vissa sakkunnige (v. Sydow, Ekebohm och Nilsson) riktats anmärkning mot att övertid ej skulle få ersättas med fritid under närmast föregående eller efterföljande dygn, därest detta infölle å helgdag, varvid v. Sydow och Ekebohm jämväl gjort vissa längre gående yrkanden.

Ämbetsverken kunna icke frånkänna dessa anmärkningar ett visst berättigande. Att övertid får kompenseras med fritid under ett närmast föregående eller efterföljande dygn, oberoende av huruvida detta infaller å söckendag eller helgdag, torde nämligen vara nödvändigt, därest den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad manskap skall beräknas per dygn (se förslagets 4 §) i stället för såsom för närvarande per dygnpar. I annat fall kan den enligt vissa vaktssystem erforderliga förskjutningen i sjövakternas växling med 14 timmar det ena dygnet och 10 timmar det andra dygnet icke äga rum. Med hänsyn till att i stor utsträckning endast en timmes ordinarie arbete kan ifrågakomma å helgdag i hamn torde det dock, om fartyget å helgdagen befinner sig i hamn, vara nödigt, att övertiden får kompenseras med fritid även å närmast föregående eller efterföljande söckendag. I författningsförslaget har stadgandet om övertidersättning med fritid omarbetats i enlighet härmed.

Representanten för maskinister (Gunnar Olsson) har påyrkat, att fritiden i alla avseenden skall vara fullt likvärdig med övertiden. För att i möjligaste mån tillmötesgå detta yrkande samt för åstadkommande av större garanti i sjömännens intresse för fritidens lämpliga förläggning och mot opå-

kallat utnyttjande av möjligheten att anlita övertidsarbete mot ersättning i fritid hava ämbetsverken i författningsförslaget underkastat stadgandet om övertidersättning med fritid en komplettering. Sålunda skall övertidersättning i fritid, liksom övertidersättning i penningar, beräknas särskilt för varje tillfälle, övertidsarbete utföres. Påbörjad halvtimme skall härvid ersättas såsom hel halvtimme. Fritid, som utgör ersättning för övertidsarbete förrättat under ett och samma dygn, skall förläggas i ett sammanhang eller i anslutning till annan fritid än måltidsrast.

Maskinpersonalens representant (Gunnar Olsson) har ifrågasatt, att proportionen mellan den såsom övertidersättning använda fritiden å helgdag och å söckendag skulle bestämmas med ledning av reglerna för den kontanta ersättningen, varigenom enligt dennes mening övertidsarbete å helgdag borde kompenseras med dubbelt så lång fritid å söckendag. I anledning härav torde böra framhållas, att i konsekvens härmed borde övertidsarbete å söckendag ersättas med hälften så lång fritid å helgdag. Dessutom bör emellertid uppmärksammas, att om övertidsarbete å helgdag skulle kompenseras med dubbel fritid, omöjliggöres i viss utsträckning den redan enligt gällande lag medgivna fritidskompensationen för hamnvakttjänst, som äger rum å helgdagsdygn och ett eller flera angränsande söckendygn. Å helgdagsdygn skulle nämligen endast finnas en timmes ordinarie arbetstid att användas för kompensationen. Ämbetsverken kunna med hänsyn till vad sålunda anförts ej ansluta sig till ifrågavarande förslag.

I anledning av ämbetsverkens förslag till bestämmelser om *övertidersättning i penningar* har en manskapsrepresentant (Nicklas Olsson) vidhållit ett tidigare av honom framställt yrkande, som åsyftar, att övertidersättningen skall utgå med ett fixt minimibelopp jämte viss kvotdel av hyran. En redarerepresentant (Reuterskiöld) har hänvisat till ett tidigare framlagt förslag, enligt vilket övertidersättningen skulle fixeras till visst belopp. En annan redarerepresentant (Johansson) har uttalat sig för bibehållande av de nuvarande bestämmelserna om övertidersättningens storlek.

En helt eller delvis med hänsyn till avlöningen graderad kontant övertidersättning kan givetvis medföra den olägenheten, att befälhavaren föranledes att till övertidsarbete i första hand använda yngre besättningsmän med lägre avlöning. Å andra sidan lärer det ej kunna förnekas, att övertidersättning med ett över lag bestämt belopp kan medföra orättvisor för de äldre, högre avlönade besättningsmännen och befälspersonerna, vilkas övertid får anses värdefullare än de yngre besättningsmännens. Därtill kommer, att en i lag till visst belopp fixerad övertidersättning ej på samma sätt som den nuvarande låter anpassa sig efter eventuella förändringar i löneläget. Ämbetsverken hava för sin del icke funnit tillräckliga skäl föreligga att ändra den nuvarande beräkningsgrunden.

Ytterligare en fråga, som berör förslaget till övertidersättning i penningar, har varit föremål för anmärkningar från de sakkunniges sida, nämligen förhöjningen av övertidersättning i vissa fall för hanterande av last vid lastning eller lossning, varom stadgas i 16 §, andra stycket, gällande lag. En manskapsrepresentant (Nicklas Olsson) har påyrkat, att förhöjningen ej göres beroende av att lasten hanterats utan allenast av att övertidsarbetet bestått av lastning eller lossning. Redarerepresentanten för skärgårds-, kanal- och insjöfart (Ekebohm), som uppger sig förutsätta att bestämmelsen ifråga i gällande lag ej berör närtrafiken, hemställer, att lagtexten måtte omredigeras så att denna begränsning kommer till tydligare uttryck.

Bestämmelsen angående förhöjd övertidersättning vid hanterande av last vid lastning eller lossning, vilken gäller all i sjöarbetstidslagen avsedd trafik, således även närtrafiken, hade i 1919 års lag en innebörd, som

motsvarade den från manskapshåll nu påyrkade ändringen. Detta kunde emellertid, såsom närmare utvecklats i andra lagutskottets utlåtande nr 23 år 1926 (sid. 11), leda till orimliga konsekvenser. Sålunda skulle t. ex. en maskinist få tillgodoräkna sig dubbel övertidsersättning i det fall, att pannans ånga användes för vinscharna, med vilka last lossades eller lastades. Denna användning av ångan kunde givetvis ej medföra större ansträngning för maskinisten än om ångan använts för annat ändamål, exempelvis för fartygets framdriving. I 1926 års sjöarbetstidslag erhöll också bestämmelsen sin nuvarande lydelse, enligt vilken såsom förutsättning för den högre övertidsersättningen gäller, att arbetet bestått uti hanterande av last. Såsom stuveriförhållandena numera i allt större utsträckning ordnats har bestämmelsen efter 1926 års inskränkning undan för undan förlorat i betydelse. Det förekommer nämligen alltmera sällan, att besättningen deltar i lastnings- eller lossningsarbetet på så sätt, att den därvid hanterar lasten. Detta har så småningom i allt flera hamnar förbehållits stuveriarbetarna. I betraktande härav torde kunna sägas, att bestämmelsen numera praktiskt taget överlevt sig själv. Under sådana förhållanden synes det ämbetsverken riktigtast, att densamma helt uteslutes ur den blivande lagen. Härigenom bleve övertidsersättningen i penningar i detta avseende reglerad enligt samma grunder, som ämbetsverken föreslagit beträffande övertidsersättning i fritid. I anslutning till vad sålunda anförts har bestämmelsen angående förhöjd övertidsersättning i penningar vid hanterande av last vid lastning eller lossning uteslutits.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

15 §.

*Ogiltigt
avtal.*

Denna paragraf är avsedd att ersätta nuvarande 17 §, som tillägger lagen bindande karaktär i det att i avtal om skeppstjänst förekommande villkor, som strider mot lagen, förklaras vara utan verkan. I utkastet hade ämbetsverken i denna paragraf ifrågasatt den ändring, att avtalsfrihet skulle vara medgiven, i den mån överenskommelse träffats genom kollektivavtal, bindande för redaren och sjömannen.

Av de sakkunnige hava de flesta och bland dem manskapets representanter icke haft något att erinra mot utkastet i denna del; betänkligheter hava emellertid anförts från befälshåll.

Den av ämbetsverken ifrågasatta ändringen har i första hand föranletts av framkomna klagomål över den stelhet, som utmärker det nuvarande systemet, vilket i stort sett icke medgiver frivilliga jämkningar i den arbetsordning lagen föreskriver. Det låter sig emellertid väl tänka, att dylika jämkningar kunna finnas fördelaktiga jämväl från de anställdas synpunkt, och det saknas icke exempel på överenskommelser av mera allmän omfattning, som vid ett formellt bedömande måhända måste anses oförenliga med lagens bokstav. I viss närtrafik lär det sålunda i anslutning till äldre praxis länge hava förekommit, att besättning överenskommit med befälhavaren om åtnjutande av några dagars sammanhängande ledighet i månaden i stället för övertidsersättning för varje vecka regelbundet förekommande övertidsarbete, en anordning, som uppenbarligen kan te sig särdeles fördelaktig t. ex. för en sjöman, som tillhör skärgårdsbefolkningen och är anställd å ett fartyg, vilket regelbundet trafikerar hans hemort. I ett fall, som varit föremål för domstolsprövning, har en sjöman, efter att hava på grund av sådan överenskom-

melse under längre tid tillgodogjort sig dylik kompensationsledighet, krävt att utfå övertidsersättning för hela den tid överenskommelsen avsett, ett yrkande, som vid dylik prövning vunnit godkännande.

Vid frågans tidigare övervägande beaktade ämbetsverken även den lösning motsvarande spörsmål erhållit i den allmänna arbetstidslagen, vars 5 § 5 mom. under visst villkor medger arbetsrådet att bevilja undantag från lagen, då det av uttalande av arbetarnas sammanslutning eller sammanslutningar eller annorledes framgår, att det stora flertalet av de arbetare, som skulle beröras av undantaget, finna detsamma önskvärt.

Vid ärendets ytterligare beredning hava ämbetsverken funnit anledning närmare överväga nödvändigheten av att i så måtto inskränka avtalsfriheten, att giltigheten av överenskommelse bleve beroende på myndighets godkännande. En sådan anordning skulle emellertid i sak nära sammanfalla med dispensinstitutet i lagens 1 § 3 mom. Med hänsyn härtill och då det syfte, som föranlett förslagets upptagande, sålunda torde kunna åtminstone i viss mån tillgodoses på denna väg, hava ämbetsverken vid frågans slutliga avgörande funnit sig icke böra föreslå ändring i stadgandets nuvarande lydelse.

16 §.

Denna paragraf, som skulle träda i stället för den nuvarande 18 §, handlar om *övertidsjournal*.

Övertidsjournal.

Utkastet innebar i denna del icke någon ändring i de nuvarande bestämmelserna.

En av de sakkunnige (Reuterskiöld) påpekade emellertid behovet av bestämmelsernas komplettering med hänsyn till att övertid framdeles skulle kunna ersättas ej blott med penningar utan även med fritid. En annan av de sakkunnige (Ekebohm) förordade viss utsträckning av den tid, inom vilken anteckning skulle ske i övertidsjournalen.

Då ämbetsverken vid författningsförslagets utarbetande upptagit frågan om övertidsjournal till förnyad handling, har uppmärksamheten riktats å det förhållandet, att sådan övertidsjournal, i vilken ej ingår en redogörelse för all skeppstjänst, alltså även för ordinarie arbete, är av ringa värde för bedömande av frågan, huruvida det förfarits riktigt vid beräkning av övertid. Att emellertid utsträcka journalföringsskyldigheten till att omfatta även det ordinarie arbetet, hava ämbetsverken icke ansett sig kunna förorda. I stället hava ämbetsverken, i betraktande av att journalföringen överhuvud taget ej torde få tillmätas allt för stor betydelse, ansett, att med fritid ersatt övertid kan undantagas från journalföringen. Även i andra fall synes det möjligt att lätta på den arbetsbörda, som journalföringen innebär. Å en del fartyg lär nämligen tillämpas det systemet, att besättningen varje dag erhåller anvisningar å den under dagen intjänta övertidsersättningen. Härigenom torde åstadkommas en minst lika effektiv kontroll från besättningens sida som den vilken kan ske med hjälp av övertidsjournalen. Besättningens egen kontroll torde vara den bästa, som praktiskt taget kan åstadkommas. Med hänsyn härtill och då journalföringen även under andra förhållanden kan visa sig obehövlig, har det synts ämbetsverken önskligt, att möjlighet under vissa förhållanden beredes till eftergift från journalföringsskyldigheten. Detta torde lämpligen kunna ske genom att i paragrafen inryckes ett bemyndigande för Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar att meddela dylik eftergift.

Vidare har det synts ämbetsverken nödvändigt, att tiden, inom vilken anteckning om med penningar ersatt övertid skall ske i journalen, utsträcker att omfatta t. o. m. dagen efter den, under vilken övertid senast skulle kunna er-

sättas med fritid. Dessförinnan torde nämligen ofta nog ej vara klart, huruvida övertiden skall ersättas i penningar eller i fritid.

I författningsförslaget hava förevarande bestämmelser omarbetats i enlighet med ovan angivna synpunkter.

19—22 §§.

Straffbestämmelser.

Beträffande dessa paragrafer, som handla om *straffbestämmelser* och skulle ersätta de nuvarande 21—24 §§, hava två redarerepresentanter (Reuterskiöld och Johansson) anslutit sig till ett tidigare framfört förslag om att bötesmaxima måtte sänkas till överensstämmelse med det allmänna bötesmaximum. Ämbetsverken hava för sin del icke funnit skäl att ifråga om bötesbeloppen föreslå annan ändring än som påkallas av det numera införda dagsbotssystemet.

Förordningen med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen.

Upplysningsverksamhet.

Då det av Kungl. Maj:t lämnade uppdraget endast torde avse själva sjöarbetstidslagen och ej den i anslutning därtill utfärdade tillämpningsförordningen, hava ämbetsverken ej nu funnit sig hava anledning att upptaga bestämmelserna i förordningen till prövning. Det torde få ankomma på ämbetsverken att i sinom tid, när lagförslaget undergått behandling i riksdagen, inkomma med förslag till ny tillämpningsförordning.

Med hänsyn till den uppmärksamhet, som den enligt stadgande i förordningen bedrivna *upplysningsverksamheten rörande sjöarbetstidslagens tillämpning* rönt i vissa riksdagsmotioner, anse ämbetsverken sig dock redan nu böra något beröra denna fråga.

Jämlikt föreskrift i förordningens 3 § e), jämförd med kungörelse den 27 juni 1929 angående handläggningen av vissa frågor rörande arbetarskydd ombord å fartyg, handhaves upplysningsverksamheten av ämbetsverken.

I riksdagsmotionerna hava framställts erinringar mot att upplysningsverksamheten handhaves i denna ordning och har i vissa av dem påyrkats, att arbetsrådet skulle få hand om verksamheten.

I samband med att författningsutkastet utremitterades till de sakkunnige fästes deras uppmärksamhet på frågan om upplysningsverksamheten, men föranledde detta icke något annat uttalande från deras sida än att en av dem (Johansson) förordade, att verksamheten fortfarande skulle handhavas av Kommerskollegium och Socialstyrelsen.

Föreliggande fråga synes ämbetsverken kunna lösas på tre olika sätt, nämligen genom att upphäva skyldigheten att meddela upplysningar, att överflytta dess handhavande till annat statsorgan, närmast då arbetsrådet eller att låta densamma fortfarande handhavas av Kommerskollegium och Socialstyrelsen.

Som skäl för att låta upplysningsverksamheten upphöra skulle kunna anföras, att en sådan verksamhet i allmänhet icke förekommer inom andra grenar av statsförvaltningen, och att det kunde vara lämpligt att upphöra därmed på detta område, i och med att sjöarbetstidslagstiftningen lämnade försöksstadiet. Häremot måste dock invändas, att ifrågavarande upplysningsverksamhet torde hava varit och, om den får fortsätta, väl antagligen även blir av stort värde särskilt för dem, som i praktiken hava att tillämpa lagen. Utan tvivel har denna verksamhet väsentligt bidragit att minska antalet av de tvister, som dragas inför domstol. Institutet är dessutom av värde genom den möjlighet, som härigenom beredes att i detalj iakttaga lagstiftningens verkningar och följa utvecklingen på området. Enligt ämbets-

verkens uppfattning bör för den skull upplysningsverksamheten ifråga ej upphöra.

Om upplysningsverksamheten anses böra fortgå, inskränker frågan sig till att avse, till vilket statsorgan denna verksamhet bör förläggas. För verksamhetens överflyttning till arbetsrådet kan möjligen återopas, att denna institution redan har hand om liknande verksamhet ifråga om lagen om arbetstidens begränsning. Å andra sidan måste uppmärksammas, att Kollegium har att utöva tillsynsverksamhet ifråga om sjöfarten och vissa offentliga organ inom densamma samt i övrigt intager en central ställning till sjöfartsfrågor, som väl låter förena sig med ett tillvaratagande av de arbetsuppgifter, som föranledas av denna upplysningsverksamhet. Vidare förfogar såväl Kollegium som Styrelsen över sakkunskap i hithörande frågor, under det att arbetsrådet, för den händelse upplysningsverksamheten skulle förläggas dit, torde behöva utökas med representanter för dylik sakkunskap, en anordning som av statsfinansiella skäl ej torde vara att förorda.

Ämbetsverken anse sig därför, även om de ej vilja direkt motsätta sig verksamhetens överflyttande till arbetsrådet, böra framhålla, att verksamhetens fortsatta förläggning till ämbetsverken torde, såvitt nu kan bedömas, vara att tillråda.

Sjömanslagen.

Såsom tidigare berörts har i 8 § i förevarande förslag till sjöarbetstidslag upptagits en bestämmelse angående *landlov*, motsvarande stadgandet i 10 § av gällande sjöarbetstidslag rörande rätt för sjöman att under vissa förhållanden en gång i månaden åtnjuta ledighet från skeppstjänsten efter kl. 12 för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land.

I författningsutkastens hade dylik bestämmelse — i anslutning till ett av Kommerskollegium i samråd med representant för Socialstyrelsen vid 1926 års revision av sjöarbetstidslagen upprättat förslag till ändring av 51 § sjömanslagen — överflyttats till sistnämnda lagrum, varvid vissa jämkningar i avfattningen ifrågasattes.

Mot utkastens hava i denna del erinringar framställts av en redarerepresentant (v. Sydow), som ansett ledigheten ifråga böra beredas först efter därom av sjömannen gjord framställning, och av representanten för maskinmanskap (Lundgren), som avstyrkt föreslagna ändringar och påyrkat bestämmelsens bibehållande i sjöarbetstidslagen.

De skäl, som synts tala för överflyttningen, innefatta i främsta rummet synpunkter av mera formell karaktär, närmast avseende sjöarbetstidslagens systematiska grunder. De sakliga hänsyn, som tagits i betraktande vid den ifrågasatta överflyttningen, synas kunna i väsentliga hänseenden beaktas jämväl med stadgandets bibehållande i sjöarbetstidslagen. Betydelsen av de nyss berörda mera formella synpunkterna motväges måhända i någon mån av de betänkligheter, som med avseende å sjömanslagen kunna anföras emot inrymandet i sistnämnda lag av ett stadgande, som åtminstone indirekt berör arbetstidens reglering. Det kan för övrigt icke förbises, att vissa praktiska skäl kunna anföras för en anordning, varigenom samtliga bestämmelser, som hänföra sig till arbetstidsförhållandena under fartygets uppehåll i hamn, i möjligaste mån sammanföras.

Vid frågans slutliga prövning hava ämbetsverken med beaktande av sålunda berörda förhållanden funnit sig böra förorda, att ifrågavarande bestämmelse om *landlov* bibehålles i sjöarbetstidslagen. Densamma torde därvid böra pla-

Landlov.

ceras i 8 §, med vars övriga bestämmelser den närmast torde hava samband. För åvägbringande av önskvärd tydlighet ifråga om bestämmelsens innebörd och syfte, hava smärre jämkningar i dess ordalydelse vidtagits, därvid bl. a. den av v. Sydow gjorda erinringen vunnit beaktande.

I detta sammanhang få ämbetsverken till sist anmäla två andra sjömanslagen berörande frågor, som redan vid tillkomsten av sjömanslagen ställts i samband med särskilda bestämmelser i sjöarbetstidslagen och vilkas slutliga lösning ansetts böra äga rum i anslutning till en revision av sistnämnda lag.

De frågor, som härvid åsyftas, äro *dels* spörsmålet, huruvida, då besättning under resa blivit förminskad, de kvarvarande skola hållas skadeslösa för ökat arbete genom fördelning av genom besättningsminskningen inbesparad hyra såsom i 23 § sjömanslagen föreskrives och tidigare i 95 § sjölagen stadgats, eller om sådan ersättning eventuellt helt eller delvis bör utgå i form av ersättning såsom för övertidsarbete, *dels ock* frågan huruvida bestämmelser rörande arbetstidens reglering å sådana fartyg, som för närvarande icke omfattas av sjöarbetstidslagen, krävas utöver dem, vilka innehållas i 56 § andra stycket sjömanslagen.

Vad till en början angår det i 23 § sjömanslagen reglerade spörsmålet om *ersättning åt besättningen för ökat arbete i det fall att besättningen blivit under resa förminskad*, ifrågasatte lagrådet vid dess behandling av förslaget till sjömanslag, att stadgandet om dylik ersättning skulle överflyttas till sjöarbetstidslagen samt att därvid skulle övervägas, huruvida i fall, varom här är fråga, ersättning för det ökade arbetet rätteligen borde utgå på sätt sjömanslagens förevarande paragraf, i huvudsaklig överensstämmelse med det numera upphävida stadgandet i 95 § första stycket sjölagen, upptogs eller i form av övertidsersättning. Vid anmälan i statsrådet av förslaget till sjömanslag anslöt sig föredragande departementschefen till lagrådets uppfattning om att förevarande fråga borde lösas i samband med arbetstidslagstiftningen (prop. nr 13/1922) och även 1922 års riksdag, vid vilken motionsledes ifrågasatts viss ändring av den i 23 § angivna beräkningsgrunden, intog samma ståndpunkt. Under den utredning angående sjöarbetstidslagstiftningen, som nu företagits, hava ämbetsverken till behandling upptagit förevarande spörsmål. Härvid har först och främst uppmärksammats, att det nuvarande stadgandet på grund av dess placering i sjömanslagen äger tillämpning jämväl ifråga om sjömän, för vilka sjöarbetstidslagen icke gäller. Detta torde hava särskild betydelse för de utanför sistnämnda lag stående förste styrmännen och maskinisterna, vilkas rättmätiga intressen skulle kunna lida intrång, därest samma möjligheter till ersättning ej bereddes åt dem, som åt övriga styrmän och maskinister. Vidare är härvid att beakta, att ökning i arbetet torde kunna förekomma utan att arbetstiden därigenom utsträcker, i vilket fall ersättningsfrågan icke kan tillfredsställande regleras genom bestämmelser rörande övertidsersättning, medan å andra sidan sjömanslagens nuvarande föreskrift om hyresdelning icke synes rätteligen höra hemma i en lag om arbetstidens begränsning. Ämbetsverken anse, att dessa omständigheter innebära synnerligen starka skäl för den nuvarande ordningens bibehållande. Härtill kommer, att denna tillgodoser önskemålet om likformighet i möjligaste mån med de övriga nordiska ländernas lagstiftning på området. Under dessa förhållanden finna ämbetsverken sig böra förorda att 23 § sjömanslagen bibehållas i oförändrat skick.

Vidkommande 56 § sjömanslagen är den till prövning närmast föreliggande frågan den, huruvida det i samband med sjömanslagens tillkomst skedda upphävandet av sjölagens bestämmelser rörande arbetstid, övertidsersättning m. m. borde beträffande sådana *mindre fartyg, som icke omfattas av sjö-*

Gottgörelse för ökat arbete vid besättningsminskning.

Regler rörande arbetstiden å mindre fartyg m. m.

arbetstidslagen, föranleda särskilda bestämmelser utöver dem, som upptagits i andra stycket av ifrågavarande 56 §. Denna fråga, som framfördes motionsledes vid 1922 års riksdag i samband med behandlingen av förslag till sjömanslag, föranledde icke någon ändring i lagen men borde enligt första lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande (nr 9) tagas under förnyat övervägande i samband med revision av sjöarbetstidslagstiftningen.

I detta sammanhang torde vidare böra erinras om lagrådets vid behandlingen av förslaget till sjömanslag gjorda uttalande, att, därest bestämmelser om arbetstiden överhuvud taget erfordrades utöver de i sjöarbetstidslagen redan givna, jämväl dessa syntes böra inrymmas i sistnämnda lag.

I sak sammanfalla nu förevarande spörsmål med de frågor rörande sjöarbetstidslagens tillämpningsområde, som behandlats i samband med 1 § 2 mom., varför ämbetsverken få hänvisa till vad därutinnan ovan anförts. I vad frågan gäller lämpligheten av att jämsides med sjöarbetstidslagen bibehålla stadgandet i 56 § andra stycket sjömanslagen, hava ämbetsverken funnit sig böra ansluta sig till den av föredragande departementschefen vid anmälan i statsrådet av förslaget till sjömanslag uttalade mening, att en överflyttning till sjöarbetstidslagen av enbart bestämmelsen om söndagsarbete å vissa mindre fartyg näppeligen skulle motivera den omläggning av sjöarbetstidslagens tillämpningsområde, som därav skulle bliva en följd, vadan ämbetsverken finna jämväl 56 § sjömanslagen böra bibehållas i nuvarande skick.

Under återopande av det ovan anförda få ämbetsverken överlämna bifogade förslag till sjöarbetstidslag.

I ärendets avgörande hava deltagit för Kommerskollegium generaldirektören Fryxell samt kommerseråden Landberg, Lindblad och Matz samt för Socialstyrelsen generaldirektören Huss, t. f. byråchefen sekreteraren Nilson och sekreteraren Stenholm, varjämte i ärendets beredning deltagit från Kommerskollegium byråinspektören Rundblom och förste amanuensen Böös samt från Socialstyrelsen byråassistenten Eggert.

Stockholm den 25 september 1933.

Summarisk redogörelse för yrkanden om ändringar i sjöarbetstidslagen.¹

(Paragrafindelningen hänför sig till den nu gällande lagen.)

1 §.

1 mom.

Hr *Olsson* föreslår, att uttrycket »eller annorstädes» utgår.

I motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* framlägges samma förslag.

2 mom.

Hr *Nordborg* föreslår, att allt befäl undantages från lagens tillämpning eller i vart fall, förutom dem av befälet, som redan nu äro undantagna, ende styrmannen och ende maskinisten.

Hr *Nilsson* instämmer till alla delar i hr *Nordborgs* yttrande rörande alla befälhavares undantagande från lagens tillämpning och anmärker särskilt på att befälhavare å enmanspråmar ej äro undantagna.

I motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslås, att det nuvarande undantaget för förste styrmannen och förste maskinisten utgår ur lagen.

I samma motion föreslås, att det nuvarande undantaget beträffande person, som är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och uppsättning m. m., upphäves, samt framhålles, att arbetstiden för sådan person bör utan olägenhet kunna regleras per dygn i samma paragraf, som handlar om arbetstid för kökspersonal.

Hr *Lundgren* och *Olsson* samt *Socialdemokratiska partimotionen år 1930* föreslå, att undantaget för isbrytare och bärgningsfartyg upphäves.

Hr *Olsson* föreslår, att undantaget för lustfartyg upphäves.

Hr *Lundgren* och *Olsson* samt *Socialdemokratiska partimotionen år 1930* och motionen år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslå, att undantaget för segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, samt annat fartyg, som icke äger nettodräktighet av minst 20 ton, upphäves.

Motion år 1932 av hr *Ström m. fl.* föreslår, att bogserbåtspersonalen m. fl., som äro sysselsatta å fartyg, som trafikera vissa hamnområden eller andra kortare sträckor, inrymmas under lagen om arbetstidens begränsning (alltså ej sjöarbetstidslagen).

Motion år 1933 av hr *Edoff Andersson m. fl.* samt *Göteborgs 3:dje Maskinist- och Eldar-fackförening* föreslå, att bogserfartyg under 20 nettoton inrymmas under sjöarbetstidslagen, alternativt lagen om arbetstidens begränsning, och att i det förra fallet hamnarbetstiden tillämpas.

2 §.

1 mom.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår följande definition av begreppet sjöman: Sjöman är envar, som är mot betalning anställd.

¹ Andra namngivna förslagsställare än riksdagsmotionärer äro s. k. sjöarbetstidssakkunniga.

Lagens tillämpningsområde.

Definitioner m. m.

Samma motion föreslår, att definitionen å begreppet oavbruten gång utgår eller erhåller följande lydelse: Att icke land angöres.

Hr *Nordborg* föreslår, att begreppet helgdag begränsas till att omfatta tiden från kl. 6 till kl. 12.

1921 års *sakkunniga* hade föreslagit, att begreppet dygn definierades såsom borgerligt dygn.

Hr *Nordborg* föreslår, att fartbestämningarna ändras till överensstämmelse med byggnadsförordningen och att transatlantisk kustfart likställas med inhemsk.

2 mom.

Hr *Nordborg* föreslår, att annat uppehåll i skeppstjänsten än måltidsrast skall, för att få undantagas vid arbetstidens beräkning, ej behöva uppgå till mera än $\frac{1}{2}$ timme.

Hr *Olsson* anser, att möjligheten att från arbetstiden undantaga raster bör inskränkas.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att måltidsrast för att få undantagas från arbetstiden bör uppgå till minst 1 timme och annan rast till minst 4 timmar.

3 §.

Motion år 1926 av hrr *Lövgren* i Nyborg och *Törnqvist* föreslår, att stationsvakter icke skulle få anordnas till sjöss å resor, som under vanliga förhållanden kräva mer än tolv timmars oavbruten gång.

Vaktindelning.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att det fastställes ett eller flera vaktssystem, som få tillämpas, och att den kortaste tid, som i regel får räknas såsom frivakt, blir 4 timmar. Bland de i motionen förordade vakt-systemen befinner sig icke stationsvaktsystemet.

4 §.

Hr *Olsson* förordar såsom huvudregel 8 timmars arbetsdag och 48 timmars arbetsvecka med undantagsbestämmelser för säkerhetstjänst, ankomst till och avgång från hamn m. m.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår 8 timmars arbetsdag samt indelning i tre vakter på däck och fyra vakter i maskin (6 timmars arbetsdag i maskin?).

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår en normalarbetsdag av 8 timmar.

Hr *Larsson* och *Olsson* föreslå, att arbetstiden för styrmän i tre vakter inskränkes till 16 timmar under två dygn i följd, med en ytterligare timme per dygn att användas allenast för journalföring, observationer etc.

Hr *Lundgren* föreslår 8 timmars arbetstid för allt maskinmanskap.

Hr *Nordborg* föreslår, att den nuvarande inskränkingen av arbetstiden för smörjare och kollämpare till 16 timmar under två dygn i följd endast tillämpas i tropikerna. För koleldare föreslår han, att den nuvarande bestämmelsen om 16 timmar under två på varandra följande dygn får mindre vidsträckt tillämpning.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 synes hava följande innebörd.

Beträffande styrmän: Uppgår antalet till minst tre, 9 timmars ordinarie arbetstid per dygn. Uppgår antalet ej till tre, 12 timmars dylik arbetstid.

Beträffande maskinister: Uppgår antalet till minst tre, 8 timmars ordinarie arbetstid per dygn. Uppgår antalet ej till tre, 12 timmars dylik arbetstid.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter.

Beträffande motormän, smörjare, eldare och kollämpare: 8 timmars ordinarie arbetstid per dygn.

Beträffande övriga här ovan ej särskilt nämnda sjömän: Å fartyg om mer än 500 ton bruttodräktighet 8 timmars ordinarie arbetstid per dygn. Å övriga fartyg 12 timmars dylik arbetstid.

Hr Nilsson protesterar mot partimotionens förslag.

5 §.

Ordinarie
arbetstid till
sjöss för
dagman.

Hrr *Lundgren* och *Olsson* samt *Socialdemokratiska partimotionen år 1930* och motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslå 8 timmars ordinarie arbetsdag. Utom i den sistnämnda motionen framställes härvid förslag om att arbetstiden måtte förläggas till tiden kl. 6—18, varvid dock hr *Lundgren* gör reservation för det fall att klimatförhållandena annat föranleda.

Hr *Nordborg* föreslår en normal arbetsdag av 10 timmar (i tropiska farvatten 9 timmar), förlagda till den tid av dygnet befälhavaren bestämmer.

6 §.

Ordinarie
arbetstid till
sjöss för
kökspersonal.

Hr *Lundman*: 10 timmar per söckendag i tempererade farvatten, 8 timmar per söckendag i tropikerna.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930: 10 timmar per söckendag.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg*: 8 timmars arbetsdag.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström*: 8 timmar per söckendag, förlagda mellan kl. 5—20.

7 §.

Ordinarie
arbetstid i
hamn vid
kortare
uppehåll.

Hr *Nordborg* utgår från att avsikten varit att uppehållet skulle kunna vara intill 48 timmar, vilket bör tydligt framgå av en blivande bestämmelse.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att avgången skall äga rum under samma dygn som ankomsten, samt att arbetstiden icke får överstiga 16 timmar under två på varandra följande dygn.

I motionen anmärkes på att paragrafen tillämpas, då uppehållet är avsett att bliva av vederbörligen begränsad varaktighet men utsträcker på grund av order, t. ex. att invänta last.

8 §.

Ordinarie
arbetstid i
hamn vid
längre
uppehåll.

Beträffande arbetstid å söckendag för sjömän, som ej tillhöra kökspersonalen:

Hr *Nordborg* föreslår ökad arbetstid. Han anser begränsningen beträffande tropikerna alltför generellt formulerad, enär åtskilliga hamnar och kuststräckor därstädes hava ett klimat, som mycket väl tillåter arbetets bedrivande under samma tid som i andra hamnar.

Han föreslår vidare, att den för klargöring anslagna halvtimmen bör få utnyttjas såsom kompensation för vaktjänst i hamn.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår 7 timmars arbetsdag och 40 timmars arbetsvecka, i tropikerna 6 timmars arbetsdag.

Hr *Olsson* har gjort ett principuttalande till förmån för 8-timmarsdagen.

Hrr *Olsson* och *Lundgren* samt *Socialdemokratiska partimotionen år 1930* och motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslå, att den för klargöring anslagna halvtimmen borttages.

Beträffande arbetstid å helgdag för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen:

Hr *Nordborg* föreslår, att tiden för lättare rengöringsarbete ökas till det dubbla.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att det utsäges, att med lättare rengöringsarbete menas rengöring av skansar eller hytter.

Beträffande arbetstid för sjöman, som tillhör kökspersonalen:

Hr *Lundman* föreslår 10 timmar per söckendag i tempererade farvatten, 8 timmar per söckendag i tropikerna.

Han påyrkar dessutom stadgande i syfte att hindra kökspersonalens exploatering under helgdagar i hamn, då befälet håller gästabud, förslagsvis genom fastställande av minimifritid.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 föreslår arbetstidens begränsning till 10 timmar per söckendag.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår 7 timmars arbetsdag och 40 timmars arbetsvecka, i tropikerna 6 timmars arbetsdag.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår arbetstidens begränsning till 8 timmar.

Beträffande arbetstidens förläggning:

Hr *Nordborg* föreslår, att bestämmelserna modereras, enär det i praktiken yppat sig stora svårigheter att undvika att fullt utnyttja eller till och med överskrida den tillåtna övertiden.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 föreslår dels borttagande av nuvarande möjligheter till annan förläggning av arbetstiden efter överenskommelse eller på grund av hamnpraxis, dels ock en timmes senare arbetstid om morgnarna för kökspersonalen.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår, att arbetstiden förlägges till tiden kl. 7—16.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att arbetets påbörjande å helgdag framflyttas en timme beträffande sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, att förläggningen av dennes arbete till vilken del av dygnet som helst på grund av bruket i vederbörande hamn skall upphöra, samt att kökspersonalens arbetstid alltid skall förläggas mellan kl. 5—19, även om den övriga personalen på grund av överenskommelse arbetar under andra delar av dygnet.

Ytterligare förslag:

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår, att besättningen icke skall få användas till lastnings- eller lossningsarbete eller till vinschkörning för dylikt ändamål.

9 §.

1 mom. Angående arbete å söckendag.

Hr *Aström* och *Lundgren* synas avse, att samma begränsning av arbetstiden skall gälla å ankomst- och avgångsdygn som å hamndygn vid längre uppehåll.

Hr *Olsson* föreslår, att hamnarbetstiden å vardag skall under ett ankomst- och avgångsdygn få utökas allenast med en timme samt allenast för sådant arbete, som nödvändigt måste utföras för att ankomsten resp. avgången skall kunna äga rum.

Hr *Larsson* anser, att sjöman icke bör åläggas skyldighet att deltaga i lastnings- och lossningsarbeten.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 synes åsyfta samma arbetstid som under hamndygn (8 timmar), dock med de undantag, att, om arbetet direkt sammanhänger med ankomsten eller avgången, det skulle få förläggas till vilken del av dygnet som helst, samt att styrmännen skulle få arbeta i 9 timmar.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att paragrafen utgår.

Hr *Nilsson* framhåller, att införande av begränsning av arbetet vid ankomst och avgång drabbar prämfartygen tungt.

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

2 mom. Angående arbete å helgdag.

Hr *Olsson* anser, att det minsta som kan begäras beträffande helgdagsarbetet är, att samma tidsbegränsning sättes för det ordinarie arbetet å helgdag som för dylikt arbete å vardag.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 föreslår beträffande helgdagsarbetet, att lastning och lossning av stycke gods i mindre omfattning ej vidare skall anses såsom ordinarie arbete.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* anmärker beträffande helgdagsarbetet bl. a. på den mångfald arbeten av olika slag, som enligt paragrafens nuvarande lydelse kan förekomma såsom ordinarie arbete å helgdag, samt å tänjbarheten av begreppet »stycke gods i mindre omfattning». I motionen har föreslagits, att paragrafen skall utgå.

10 §.

Ledighet från skepps-tjänsten. *Kommerskollegium* har år 1925, för den händelse stadgandet vidare kunnat anses erforderligt, påyrkat dess överförande till sjömanslagen.

Hr *Nordborg* föreslår, att paragrafen uteslutes eller, om så ej blir förhållandet, att befälhavaren kan bestämma ledigheten till vilken tid av dagen som helst, eller, om ej heller detta kommer till stånd, att befälhavaren åtminstone får befogenhet att med folket överenskomma om ledighet å annan tid än efter kl. 12.

Hr *Nilsson* anser, att bestämmelse om ledighet är obehövlig beträffande personalen å bogser- och därmed jämförliga fartyg, vilken personal avtalsenligt har rätt till en fridag under månaden.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* synes innebära, att sjöman, oavsett längden av uppehåll i hamn, och oavsett om avgången kommer att fördröjas, skall, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstiden gå i land, en gång i månaden å svensk söckendag åtnjuta fyra timmars ledighet från arbetet.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår dels två veckors sammanhängande semester för däcksmanskapet och fyra veckors sammanhängande semester för maskinmanskapet, i båda fallen per år, dels ock kompensation för varje sön- och helgdag på sjön med motsvarande fridagar i hamn.

11 §.

Ordinarie arbetstid för sjöman å fartyg med vaktindelning. Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* framhåller, att samma bestämmelser skola gälla beträffande dessa resor med vaktindelning som beträffande längre resor, samt att paragrafen kan utgå.

12 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss och i hamn för fartyg utan vaktindelning. Motion år 1926 av hr *Lindley* påyrkar föreskrift om 8 timmars sammanhängande vilotid under varje dygn för sjöman å ifrågavarande fartyg.

Hr *Olsson* instämmer med hr *Lindley* och påyrkar dessutom, att den ordinarie arbetstiden per vecka förkortas till 48 timmar.

Hr *Aström* föreslår, att arbetstiden inom närtrafiken begränsas till 30 timmar per vecka och att bestämmelser om viss sammanhängande fritid införas.

(Kortare resa.) Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* synes avse, att vad som här-
ovan ur motionen antecknats beträffande längre resor bör i tillämpliga delar även gälla kortare resor.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att arbetstiden å längre resor tillämpas även å kortare resor, samt att paragrafen utgår.

13 §.

Beträffande säkerhetstjänst:

Hrr *Aström* och *Olsson* förorda komplettering av mom. a) i enlighet med ämbetsverkens uttalanden rörande innebörden av begreppet säkerhetstjänst. *Säkerhetstjänst m. m.*

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår, att begreppet säkerhetstjänst avskaffas och allt arbete utöver ordinarie arbetstid ersättes med övertidsbetalning.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* förordar sådan formulering av paragrafen att tvekan ej kan råda om vad som är att hänföra till säkerhetstjänst.

Beträffande askhissning till sjöss:

Hr *Lundgren* föreslår, att bestämmelsen om askhissning till sjöss uteslutes ur paragrafen.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 samt motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* förorda likaledes, att bestämmelsen om askhissning uteslutes.

Beträffande skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit under pågående resa förminskad:

Hr *Lundgren* föreslår, att bestämmelsen om dylik skeppstjänst uteslutes ur paragrafen, samt att 23 § sjömanslagen revideras.

Beträffande nödig vakttjänst i hamn:

Hr *Lindberg* föreslår införande av bestämmelse till förhindrande av att vid nattvakthållning i hamn under flera dygn i följd vakttjänst under söndagsdygn kompenseras med fritid påföljande söckendag, allt medan vakttjänsten under detta söckendygn antingen betalas med enkel övertidsersättning eller ock kompenseras med fritid nästa dygn.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att bestämmelsen i punkt f) om nödig vakttjänst i hamn uteslutes, samt att paragrafens sista stycke omformuleras så att däri utsäges, att vaktmans arbetstid kan förläggas till natten, men får utgöra högst 8 timmar, och att för vakttjänst, som förrättas å sön- eller helgdagsdygn samt sön- eller helgdagsnätter, skall utgå dubbel övertidsersättning.

14 §.

Motion år 1933 av hrr *Brädefors* och *Hagberg* föreslår förbud mot att besättningen i hamn användes till arbete utöver den ordinarie arbetstiden.

Övertidsarbete.

15 §.

Hr *Nordborg* föreslår, att begränsning av övertidsarbete upphör eller, om så ej sker, frihet lämnas besättningen att genom överenskommelse medgiva längre övertid. *Begränsning av övertidsarbete.*

Hr *Nilsson* förordar stadgande i riktning mot dylik fri överenskommelse.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår, att den enda begränsningen för övertidsarbetet blir att detsamma icke får överstiga 18 timmar per vecka, dock med det undantaget att sjöman å ankomst- och avgångsdagar icke må användas till övertidsarbete längre tid än 4 timmar under två på varandra följande dygn.

I motionen föreslås, att övertidsarbete, som erfordras för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av hamnmyndighet och som måste företagas, då sjöman eljest icke har skyldighet att förrätta skeppstjänst, icke skall vara underkastat bestämmelsen om högst 18 timmar per vecka. I motionen anges ej, att övertidsarbete, som erfordras av berörda anledning, skall kunna äga rum utan hinder av begränsningen vid ankomst och avgång.

16 §.

Ersättning
för över-
tidsarbete.

Hr *Nordborg* föreslår, att övertidsarbete bör kunna kompenseras ej blott med penningar utan även med fritid, samt ifrågasätter, att ersättningen fixeras till visst belopp.

Hr *Olsson* ifrågasätter, huruvida icke den i sjölagens gamla 96 § angivna beräkningsgrunden för övertidsersättning vore att föredraga. (Bestämmelsen innebär en halv dags hyra för varje påbörjad arbetstid av 2 timmar å sönd och helgdagar, dock ej beträffande linjefartyg.)

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* föreslår fixerad övertidsersättning för vardagar till minst 1 krona per timme samt för sönd eller helgdagar till minst 2 kronor per timme, i båda fallen med en förhöjning av 50 öre om arbetet utföres i samband med lossning eller lastning.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 och hr *Olsson* föreslå, att den i paragrafens andra stycke åsyftade förhöjningen av övertidsersättningen ej längre göres beroende av att övertidsarbete, såsom där angivits, bestått uti hanterande av last vid lastning eller lossning utan allenast att övertidsarbetet bestått av lastning eller lossning.

17 §.

Ogiltigt
avtal.

Hr *Nordborg* föreslår, att, därest lagen överhuvud taget skall vara av bindande karaktär, detta bör gälla för båda parterna, samt att i vart fall intet skal föreligger att inskränka avtalsfriheten för såvitt angår kollektivavtal.

Hr *Nilsson* instämmer i hr *Nordborgs* förslag.

21—24 §§.

Straff-
bestäm-
melser.

Hr *Nordborg* föreslår, att bötesmaxima sänkas till överensstämmelse med det allmänna bötesmaximum.

Tillämpningsföreläggningen.

Socialdemokratiska partimotionen år 1930 påyrkar, att arbetsrådet får hand om lämnande av råd och upplysningar rörande tillämpligheten av gällande föreskrifter rörande arbetstiden ombord.

Hr *Nilsson* kan icke dela den uppfattning, som sålunda kommit till uttryck i partimotionen.

Motion år 1933 av hrr *Lindberg* och *Ström* framhåller, att från såväl manskaps- som befälshåll gjorts allvarliga erinringar mot att Kollegium skall hava befogenhet att lämna råd och anvisningar angående lagens tillämpning. Det framhålles vidare, att lagtexten blivit så formulerad att möjlighet lämnas för snart sagt vilka tolkningar som helst.

SVENSKA ARBETSGIFVAREFÖRENINGEN.

Till Kungl. Kommerskollegium.

Kommerskollegium har i skrivelse den 6 maj 1933 — med tillkännagivande att utredning för närvarande påginge rörande ifrågasatta ändringar i lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen) — anhallit om Svenska Arbetsgivareföreningens yttrande över vissa motionsvis och annorledes framförda förslag om tillämpning av nämnda lag eller eventuellt av lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning å sådana smärre fartyg, vilka enligt § 1 mom. 2 e) i sjöarbetstidslagen samt § 1 stycket 2 e) i den allmänna arbetstidslagen för närvarande äro undantagna från lagstadgad arbetstidsbegränsning. I samband härmed har Kommerskollegium även hemställt, att Arbetsgivareföreningen måtte beträffande dem av de ifrågakommande fartygen, vilkas ägare äro anslutna till föreningen, dels meddela uppgift angående antalet befäl och besättning, arbetstidens längd och huruvida befälet och besättningen bo ombord å fartygen eller i land, dels ock överlämna gällande kollektivavtal.

Beträffande kollektivavtalen må framhållas, att de uppgiftslämnande arbetsgivarna i regel icke äro anslutna till Arbetsgivareföreningen för sina å fartygen tjänstgörande sjömän, utan att de träffat separata uppgörelser med sin bogserbåtspersonal utan Arbetsgivareföreningens medverkan.

Såsom yttrande i ärendet få vi härefter anföra följande.

Vid 1930, 1932 och 1933 års riksdagar hava vissa socialdemokratiska och kommunistiska riksdagsmän väckt motioner om lagstadgad begränsning av arbetstiden för sjömän, anställda å dels segelfartyg, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, dels ock annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton. Enligt motionärernas mening skulle en reglering av arbetstiden vara särskilt behövlig beträffande personalen å de bogserbåtar och andra mindre fartyg, som trafikera hamnarna. Man har därvid föreslagit antingen en utvidgad tillämpning av sjöarbetstidslagen genom borttagande av stadgandet i § 1 mom. 2 e) rörande nämnda fartygs undantagande från lagens tillämplighetsområde eller ock att berörda personals måtte genom ändring av den allmänna arbetstidslagen komma att inrymmas under denna. Då Arbetsgivareföreningen finner det uteslutet, att den allmänna arbetstidslagen med dess trånga gränser för arbetets uttagande kan göras tillämplig å de för sjöfarten säregna arbetsförhållandena, anser föreningen obehövt att här särskilt behandla därom framställt yrkande. Då Arbetsgivareföreningen vidare icke företräder intressen inom sjötrafiken med segelfartyg, anser sig föreningen icke heller böra i sitt yttrande taga sådan trafik i beaktande utan endast — vilket väl med remissen närmast avses — bedöma ifrågasatta utvidgning av sjöarbetstidslagens tillämplighetsområde med avseende å dess inverkan på trafiken med de mindre maskindrivna fartygen, särskilt då bogserbåtarna.

Arbetsgivareföreningen vill härvid icke underlåta att först framhålla, huru som en tvångsvis företagen reglering av arbetstiden i regel medför skadliga verkningar å den därav berörda verksamheten. En lagstadgad arbetstidsbegränsning förorsakar sålunda för vederbörande arbetsgivare ökade driftkostnader, en konsekvens, som det under nuvarande depressionstider måste vara särskilt angeläget att undvika. Uppenbart är, att sjöfarten med dess oregelbundna arbetsförhållanden är i särskilt hög grad känslig för en reglering av arbetstiden. Vid tillkomsten av den allmänna arbetstidslagen visade det sig också, att nämnda lags bestämmelser icke kunde göras tillämpliga å förhållandena inom sjöfarten, vadan arbetstiden å fartyg vann sin reglering i särskild lag med för nämnda förhållanden avpassade bestämmelser. Denna sjöarbetstidslag fick från början endast provisorisk karaktär. Anledningen därtill var dubbel. Dels var man oviss om hur lagen skulle komma att verka i sin tillämpning, dels ville man avvakta en framtida internationell reglering i saken. Erfarenheten har nu visat, att sjöarbetstidslagens verkningar i många avseenden varit till skada för rederinäringen. Detta har kommit till uttryck i bl. a. åtskilliga utav de uttalanden därom, som gjorts i samband med under åren 1922 och 1925 verkställda utredningar angående verkningarna av nämnda lag. Av dessa uttalanden framgår, att arbetstidsregleringen väsentligt ökat omkostnaderna för sjöfarten, vilken kostnadsökning berott på dels oundviklig ökning i åtskilliga fall av antalet besättningsmän dels ock den i lagen bestämda höga övertidsersättningen. Den av lagstiftningen föranledda arbetstidsförkortningen hade dessutom, genom att den tillgängliga arbetskraften måste i ökad omfattning förbehållas den egentliga trafiken, medfört en påtaglig försämring i fartygens underhåll. Jämväl hade arbetsrutinen bland sjömännen avtagit. Till dessa menliga följder för sjöfarten hade ytterligare kommit sådana olägenheter, vilka förorsakats av uppenbara brister i lagens utredigering. Att sjöarbetstidslagen fortfarande behållit sin provisoriska natur, beror på att man icke ansett sig kunna göra lagen definitiv, förrän den genomgått en grundlig omarbetning med ledning av de under lagens giltighetstid vunna erfarenheterna, samt innan den väntade internationella överenskommelsen träffats. Att under bestående förhållanden av här ovan berörda slag söka, innan lagen föreligger i skick att kunna antagas såsom definitiv, utvidga lagens tillämpning till områden, vilka vid lagens tillkomst av särskilda skäl undantagits, synes oavsett bärkraften av dessa skäl knappast vara lämpligt. Enligt Arbetsgivareföreningens mening bör därför en prövning av frågan om lagens tillämpning å jämväl mindre fartyg i allt fall anstå till den definitiva omarbetningen av lagen.

Skeppstjänstkommitterades av Kungl. Maj:t i proposition vid 1919 års lagtima riksdag framlagda, av riksdagen förkastade förslag till sjöarbetstidslag innehöll intet undantag för de icke registreringspliktiga maskindrivna fartygen. En av kommittéledamöterna — herr Nordborg — hade dock i skiljaktig mening yrkat på att sådant undantag bort göras. Att märka är, att den till grund för kommitterades utlåtande liggande utredningen varit mycket bristfällig beträffande arbetsförhållandena å bogserfartyg och dylika mindre maskindrivna fartyg. Uti flera av de i samband med nämnda proposition infordrade yttranden påpekades också behovet av att nämnda fartyg undantoges från den ifrågasatta arbetstidsregleringen. Sålunda framhöllo Kommerskollegium och Socialstyrelsen i sitt yttrande, hurusom den mindre sjöfarten med sannolikhet skulle genom den föreslagna lagstiftningen komma att drabbas av hinder, vilkas verkningar kunde befaras vara till rederinäringens nackdel. I den mån nämnda slags sjöfart, vilken till stor del bedreves direkt av industriföretagen själva, vanligen med uppgift att tillföra företaget dess behov av råvaror, icke bereddes möjlighet till en undantagsställning, skulle, enligt berörda myn-

digheters förmenande, allvarliga hinder omedelbart inställa sig för uppehållande av driften vid dessa industrier, särskilt trävaruindustrierna och järnbruken. Även Stockholms Rederi A.-B. Svea, Sveriges Redareförening, Skärgårds- och Mälarflottornas Rederiförening, Stockholms Transport- & Bogserings A.-B. samt styrelsen för Nautiska Föreningen i Göteborg påvisade i avgivna yttranden, hurusom starka skäl föreläge för att undantag gjordes för de mindre maskindrivna fartygen. Därvid framhöllos svårigheterna att åt den genom arbetstidsbegränsningen utökade besättningen bereda bostäder å de mindre fartygen, särskilt bogserbåtarna och pråmarna, då dessa fartyg icke hade därför erforderliga utrymmen. Lagens tillämpning å nämnda fartyg skulle förty endigt dessa yttranden komma att medföra, att ett stort antal fartyg finge slopas och nya större fartyg byggas, försakande betydande kostnader för rederierna och industrien. Jämväl vid propositionens utskottsbehandling framfördes av en av reservanterna — herr Thore — de vanskliheter, som vore förenade med en reglering av arbetstiden beträffande de mindre fartygen, därvid följande anfördes: »Undantag från lagens tillämpning har icke medgivits maskindrivna handelsfartyg, icke ens sådana för vilka registrering ej erfordras (under 20 nettoregister-ton). Härigenom kommer lagen om arbetstiden å svenska fartyg att tillämpas på varje maskindrivet transportmedel å floder, kanaler och insjöar inom riket, som överhuvud kan rubriceras som fartyg. Även en mycket ytlig kännedom om sjötrafiken inom nämnda farvatten samt den sjötrafik, som bedrivs av mindre fartyg kring rikets kuster, bör emellertid ge vid handen, att ett stereotyp fastslående av arbetstiden å dessa fartyg kommer att bli till allt annat än gagn. Sjötrafiken som här avses är i eminent grad en säsongfart, vilket särskilt gäller för de norrländska och mellansvenska farvattnen, där för övrigt den ojämförligt största delen av fartygen i fråga ha sitt trafikområde. Under stora delar av året ligger trafiken, på grund av ishinder och andra omständigheter, fullständigt eller så gott som fullständigt nere. Under de tider på året, då inga naturhinder föreligga, eller eljest då verksamheten så betingar, måste i stället trafikintensiteten vara så mycket större. Arbetstiden ombord är reglerad av arten av trafiken, fartygets storlek, resans längd, farvattnens beskaffenhet m. fl. omständigheter, som växla från fall till fall. Det kan på goda grunder antagas, att den reglering av arbetstiden som avses, i stället för att skapa gynnsammare förhållanden på detta område, åstadkommer förvirring och oreda uti den för en viss trafik och med hänsyn till faktiskt rådande omständigheter uppgjorda arbetsrutinen, till förfång för alla parter, som härav beröras.» De sålunda framkomna synpunkterna beaktade Kungl. Maj:t i ett vid 1919 års urtima riksdag ånyo framlagt förslag om sjöarbetstidslag genom att från lagens tillämplighetsområde undantaga bl. a. maskindrivna fartyg med en nettodräktighet understigande 20 ton. Detta förslag antogs av riksdagen utan ändring i denna del.

I de för den mindre sjötrafiken rådande säregna arbetsförhållandena, som sålunda vid sjöarbetstidslagens tillkomst föranledde de lagstiftande myndigheterna att åt de enskilda parterna inom näringen i fråga överlämna att, med hänsynstagande till berättigade intressen å båda sidor, efter lägligheten reglera arbetstiden, hava sedermera inga förändringar inträtt, som motivera ett annat ställningstagande till frågan. Vad som i främsta rummet måste beaktas vid bedömandet av lämpligheten att genomföra en lagstadgad begränsning av arbetstiden i förevarande fall är den säsongmässiga och oregelbundna arbetstillgång, som utmärker sjötrafik av här avsett slag, särskilt den bogsering och transportverksamhet, som ansluter sig till de olika företagen inom storindustrien. Att i enlighet med sjöarbetstidslagens bestämmelser uppställa generella gränser för sjömännens hållande i tjänst skulle medföra stora svå-

righeter och oproportionerliga kostnader för trafikens ordnande under den särskilt bråda tiden. Utav här bifogade kollektivavtal, vilka enligt Arbetsgivareföreningens förmenande i tillbörlig grad tillgodose sjömännens intressen i förevarande avseende, framgår, att arbetsgivarparten måst förbehålla sig större frihet vid uttagande av arbete än vad sjöarbetstidslagens bestämmelser medgiva. För att rätt kunna bedöma betydelsen av en tillämpning av dessa bestämmelser på sjötrafik av förevarande slag måste man skilja mellan långfärdsbogseringar (fjärrtrafiken) och hamntrafiken (närtrafiken). Vad angår fjärrtrafiken synes den avtalsenliga ordinarie arbetstiden i regel ej överstiga 84 timmar i veckan. För sådan trafik skulle dock sjöarbetstidslagens bestämmelser rörande arbetstid å helgdag och i hamn innebära en beskärning av den nu enligt avtal gällande arbetstiden. Några av motionärerna hava yrkat på inskränkning av arbetstiden till sjöss vid vaktindelning till 8 timmar per dag, vilket förslag, om det bleve tillämpligt på här avsedda förhållanden, skulle medföra väsentliga olägenheter för långbogseringarna. Större skillnad föreligger beträffande närtrafiken, där arbetstiden enligt avtalen i regel variera mellan 66—84 timmar i veckan mot sjöarbetstidslagens 63 timmar i veckan (här avses ej kökspersonalen). Därjämte må beaktas, att övertidsarbetet i avtalen ej gjorts till föremål för någon som helst begränsning i annan mån än vad som betingas av arbetets fördyring, medan arbete på övertid enligt sjöarbetstidslagen jämväl är begränsat till tiden. Att sistnämnda förhållande är av stor betydelse för här avsedda verksamhet med dess ojämna arbetstillgång är uppenbart.

Av det föregående framgår, att sjöarbetstidslagens tillämpning på ifrågovarande sjötrafik måste föranleda till vidtagande av väsentliga förändringar för att trafiken skall kunna uppehållas i förutvarande omfattning. Man kan därvid tänka sig tre utvägar, nämligen ökad bemanning, uttagande av övertidsarbete i ökad omfattning eller slutligen rationalisering.

En utvidgning av fartygens bemanning torde, såsom i det föregående påpekats, på grund av utrymmesskäl i åtskilliga fall icke kunna genomföras på annat sätt än att de nuvarande fartygen ersättas med andra med större utrymme för bostad åt personalen, som enligt bilagda uppgifter i ett stort antal fall bo ombord på fartygen. Att därmed förenade kostnader bliva mycket betungande, torde ej behöva påpekas.

Arbetsgivarna torde väl, när det gäller hamntrafiken, genom att utöka övertidsarbetet kunna i viss mån kompensera en förkortning i den ordinarie arbetstiden. Men även detta tillvägagångssätt skulle komma att medföra betydande merkostnader. I sjöarbetstidslagen är fastställt ett minimum för övertidsersättningen, uttryckt i kvotdelar av månadslönen. En jämförelse mellan den i kollektivavtalen fastställda genomsnittliga övertidsersättningen och de belopp, som arbetsgivarna, med bibehållande av avtalens månadslöner, skulle enligt sjöarbetstidslagen nödgas betala i sådant hänseende, utvisar, att den lagstadgade ersättningen i de flesta fall avsevärt överstiger den nu utgående.

Det förefaller mycket sannolikt, att ett genomförande av föreslagna arbetstidsreglering skulle komma att — såsom i bilagda yttrande från Sägverksförbundet framhålles — förmå arbetsgivarna att även på detta område genom rationalisering i största möjliga grad, t. ex. genom att i trafik insätta lätt-skötta motordrivna farkoster, göra sig oberoende av den levande arbetskraften. Ökad arbetslöshet skulle därav bliva följden.

Av vad här ovan anförts synes det klart framgå, att ifrågasatta arbetstidsreglering skulle komma att för arbetsgivarna medföra såväl betydande ekonomiska bördor som svårigheter av trafikteknisk art. Å andra sidan synas socialhygieniska skäl icke påkalla ett ingripande av förevarande slag, då

här avsedda arbete ej kan anses vara av mera krävande art. Såsom Sågverksförbundet närmare framhållit, äro arbetarna under stora delar av arbetstiden befriade från så gott som allt annat arbete än vakthållning och passning. Bifogade uppgifter utvisa dessutom, att den arbetsmängd, som i g e n o m s n i t t uttagits under den med undersökningen avsedda tidrymd, i regel understiger vad som med tillämpning av sjöarbetstidslagen skulle hava varit tillåtet. Att arbetsgivarna oskäligt utnyttjat ifrågavarande sjömäns arbetskraft kan man förty ej med fog påstå.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer Arbetsgivareföreningen, att arbetet å de mindre maskindrivna fartygen såsom hittills måtte undantagas från all arbetstidsreglering på lagstiftningens väg.

Stockholm den 6 juni 1933.

Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Gustaf Söderlund.

Till Svenska Arbetsgivareföreningen.

Åberopande Eder skrivelse av den 9 dennes angående av Kungl. Kommerskollegium begärt yttrande över förslag om sjöarbetstidslagens tillämpning å sådana bogserfartyg, vilkas dräktighet är så ringa, att de enligt § 1 i sjöarbetstidslagen för närvarande ej äro underkastade bestämmelserna i denna lag, få vi härmed anföra följande.

De båtar av ifrågakvarande slag, som nyttjas inom sågverksindustrien, tagas i anspråk *dels* för s. k. långbogseringar — företrädesvis timmersläp från de olika skiljeställena längs norrlandskusten — *dels* för pråmbogseringar inom och mellan de olika lastageplatserna i resp. distrikt. Utmärkande för arbetet är dess säsongmässiga beskaffenhet. Sålunda pågå timmerbogseringarna i regel c:a 4 månader, juni—september, medan däremot arbetet vid lastageplatserna följer skeppningssäsongen och omfattar en tid varierande mellan 5 och 10 månader. Arbetet är därjämte i hög grad oregelbundet. Sålunda förekommer ofta i fråga om långbogseringar, att en båt på grund av väder och vind tvingas söka nödhamn. Icke så sällan har det förekommit veckolånga uppehåll i hamnarna av den anledningen. Under dylika uppehåll har besättningen föga eller intet arbete att utföra. Vad tjänsten vid lastageplatserna beträffar, får den väsentligen sin karaktär av skeppningarnas omfattning. Råder anhopning av fartyg i hamnen får bogserbåtspersonalen en bråd tid, som kan föranleda arbetstidens utsträckning i en omfattning, som för våra i fråga om arbetstid dogmatiskt inställda arbetareorganisationer kan synas innefatta ett missförhållande. Äro åter skeppningarna av mindre omfattning eller ligga de helt nere, kunna bogserbåtarna hela dagar bliva liggande vid kaj, utan att besättningen utför något egentligt arbete. Vid bedömande av arbetstidsfrågan måste man sålunda taga hänsyn till arbetets säsongmässiga och oregelbundna karaktär. Skulle man göra jämförelse med ett annat arbetsområde, så ligger flottningen närmast till hands. Den väsentliga skillnaden råder emellertid, att flottningsarbetet i regel är ett tungt arbete, utfört under ogynnsamma betingelser i fråga om mathållning och bostäder, medan däremot arbetet å bogserbåtarna är lätt och i regel sker under gynnsamma betingelser i här förut berört avseende. Flottningen har som bekant på grund av dess säsongmässiga karaktär och dess oregelbundenhet undantagits från arbetstidslagets tillämpningsområdet. Samma skäl tala för att båtar av här ifrågakvarande slag skola såsom hittills vara undantagna från sjöarbetstidslagen.

Ett införande av reglerad arbetstid skulle för övrigt få svåra ekonomiska konsekvenser för företagarna. Som bekant har under de tre sista för trävaruindustrin så ruinerande åren — med försäljningspriser liggande praktiskt taget på förkrignivå och ett löneläge på 115 % över samma nivå — framkallat en alltjämt pågående genomgripande rationalisering av förädlingsverken, som haft till följd, att ett stort antal arbetare ställts utanför det produktiva arbetet och blivit arbetslösa. Rationaliseringssträvandena kunna emellertid icke

ännu anses ha i nämnvärd grad nått nu ifrågavarande arbetsområde, bogserbåtarna. Att så är förhållandet beror i väsentlig grad på den smidighet, som varit utmärkande för arbetstidsbestämmelserna i gällande avtal. Dessa ha medgivit arbetstidens anpassning efter de i hög grad skiftande förhållanden, som råda på arbetsområdet i fråga. Skulle emellertid arbetstiden bli föremål för reglering på sätt ifrågasatts, kommer en sådan åtgärd ofelbart att medföra, att även detta arbetsområde blir föremål för rationaliseringar med därav följande arbetslöshet. Ångbåtarna komma, åtminstone vad beträffar bogseringar inom hamnområdena, att ersättas av motorbåtar, som bemannas med en, högst två man.

Emellertid kommer den ifrågasatta lagstiftningen därjämte att medföra vissa praktiska svårigheter av oöverstiglig art. De allra flesta bogserbåtar av här ifrågavarande slag äro av den storleksordning, att de icke kunna taga större besättningar ombord än vad de redan hava. Å de båtar, som nyttjas för s. k. långbogseringar, finnes för närvarande i regel dubbel besättning, vilken vid gång arbetar i vakter på inom handelsflottan vanligt sätt. Skulle arbetstiden begränsas till 8 timmar, fordras emellertid tredubbel besättning, vilken omöjligen kan härbärgeras ombord. Å de mindre båtarna åter finnes i regel icke plats för mer än enkel besättning och då båtarna ofta nyttjas till resor, som taga mer än åtta timmar i anspråk, möter hinder att skifta besättning, som bor i land. En förkortning av arbetstiden skulle under angivna förhållanden icke ha annan effekt, än att vederbörande företagare finge vidkännas väsentligt ökade kostnader i form av övertidsbetalning. Lagstiftningens syftemål, arbetstidsförkortning, kan däremot på grund av de säregna arbetsförhållandena icke uppnås.

Skälen för begränsning av arbetstiden ha ju i regel såsom herr Ström m. fl. framhållit i motion nr 370/1932 i II kamm. varit »dels allmänna, såsom nödvändigheten att skydda arbetare för överansträngning och andra med lång arbetstid förenade fysiska och sociala faror, dels sådana, gällande speciellt för vissa grupper, såsom för transportarbetargruppen behovet av att skydda och öka trafiksäkerheten». Med kändedom om arbetets art och de förhållanden varunder det utföres, våga vi emellertid bestämt påstå, att några risker av här ovan antytt slag icke föreligga för det ombord på bogserbåtarna anställda manskapet. Arbetet ombord bjuder möjlighet till ett friskt och sunt liv och kan icke i fråga om intensitet och tyngd jämföras med exempelvis arbetet vid en sågram eller i brädgården. En väsentlig del av båtfolkets arbete består i vakt-hållning och passning. Om ock under vissa tider gångtiden skulle bli avsevärd, så har dock besättningen såsom redan tidigare framhållits, vid andra tillfällen rikliga möjligheter till vila och rekreation. För att belysa frågan vilja vi lämna ett exempel från ett företag, som har omfattande bogseringar, nämligen Kramfors Aktiebolag. Uppgifterna hänföra sig till 1932 år säsong.

	Gångtid.	Stilla.	Summa.
s/s Christopher Kramm 9/5—31/12	1 878	3 810	5 688
» Backe 1/1—3/1, 10/5—31/12	2 139	3 597	5 736
» Hoting 21/5—20/8	706	1 502	2 208
» Kramfors 12/5—31/12	2 330	3 286	5 616

Den sammanlagda gångtiden uppgår till endast 36,6 %, under det att den tid, båtarna legat överksamma på grund av storm eller brist på arbete, utgör icke mindre än 63,4 % av hela den tid båtarna varit i sjön. Under stilleståndstiden finnes vanligen ingen möjlighet att sysselsätta besättningen, utan stilleståndstiden blir vilotid. De här lämnade uppgifterna torde vara representativa åtminstone vad långbogseringarna beträffar.

Då den ifrågasatta lagstiftningen på grund av de förhållanden under vilka arbetet bedrivs icke gagnar bogserbåtsfolket utan i stället kommer att verka direkt skadligt i två hänseenden, nämligen *dels* genom framkallande av arbetslöshet *dels* genom en onödig, väsentlig fördyring av trävaruindustriens oundgängliga transporter och detta i en tid, då alla krafter äro verksamma för förbilligande av denna vår viktigaste exportnäringens produktionskostnader, få vi bestämt avstyrka förslaget.

Slutligen vilja vi påpeka, att i våra flottleder användes ett ej ringa antal ångbåtar av här ifrågavarande storleksgrad, vilka äro erforderliga för flottningens bedrivande å större sjöar.

Stockholm i maj 1933.

Sågverksförbundet.

Torsten Andersson.

Till Kungl. Kommerskollegium.

Inom Kungl. Kommerskollegium lär för närvarande pågå en utredning rörande revision av vissa delar av lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg. Vid denna utredning torde enligt Kungl. Maj:ts förordnande jämväl komma att tagas under övervägande de synpunkter och yrkanden, som framförts i tvenne motioner vid årets riksdag, nämligen motion nr 260 i andra kammaren av herr Andersson i Stockholm m. fl. samt motion nr 448 i andra kammaren av herrar Lindberg i Stockholm och Ström. I sagda båda motioner påyrkas bl. a. även, att sådan ändring skall vidtagas i sjöarbetstidslagens 1 §, 2 mom. punkten e, att från lagens tillämpningsområde ej längre skall undantagas maskindrivna fartyg med nettodräktighet under 20 ton. Såsom motiv för detta yrkande anföres, att flertalet bogserbåtar i hamnarna ligga under nämnda storleksgräns, samt att å dessa båtar en oskäligt lång arbetstid ofta tillämpas. Det verkställes i motionerna icke någon utredning om huru den begärda lagändringen skulle komma att i praktiken verka utan utsäges blott, att sagda »bestämmelse (1 §, 2 mom. e) kan saklöst slopas, enär det mycket väl låter ordnas med en reglering av arbetstiden även på dessa fartyg».

Då ett införande av bogserbåtar under 20 tons dräktighet under sjöarbetstidslagens tillämpningsområde skulle få ytterst besvärande konsekvenser för skogsbruket och flottningen, tillåter sig Sveriges Skogsägareförbund att för Kungl. Kommerskollegium framlägga några synpunkter på detta spörsmål.

Inom flottningen användes, då virket skall transporteras över sjöar och lugnvatten, bogsering i stor omfattning. Virket instänges då inom bommar eller länsor samt släpas av bogserbåtar. Härvid användes i regel smärre motor- eller ångbåtar, i regeln under 20 tons dräktighet. Den föreslagna lagändringen skulle sålunda, om den genomfördes, få till följd, att även vid flottgodsets bogsering, som utgör en viktig del av flottningsarbetet, begränsad arbetstid måste tillämpas.

Härvid skulle emellertid mycket stora svårigheter möta. Flottningen är ett ofta kortvarigt säsongarbete, vars lyckliga genomförande i mycket hög grad är beroende samt regleras av väderleksförhållandena. Arbetet måste forceras och genomföras under den tid på året, då vattentillgången i flottlederna är för arbetets bedrivande gynnsam. Härav följer, att en reglering av arbetstiden vid flottningen är svår genomförbar och i varje fall skulle högst avsevärt fördyra arbetet.

Vad nu speciellt bogseringen av virket över sjöar beträffar, så är det givet, att detta arbete måste gripa in och snabbt utföras i den mån virket anländer och väderleksförhållandena tillåta. Arbetstiden regleras sålunda med naturnödvändighet i första hand av själva flottningens gång i vattendraget.

Därutöver påverkas emellertid, och ofta i än högre grad, denna bogsering starkt av de dagliga väderleksförhållandena. Arbetet bör helst utföras vid relativt lugnt väder och kan ej ske vid starkare motvind eller sidvind, enär sådana vindar avsevärt tynga och försvåra de stora släpen och pressa virket ur bommarna.

Det sagda torde visa, att flottningens bogserbåtar få ligga i beredskap samt gripa in och arbeta, när virkestillströmningen det kräver och väderleksförhållandena göra det möjligt. Arbetet kommer därigenom ofta att ske i repri-ser. Det kanske får forceras några dagar. Därefter får manskapet vila längre eller kortare tid, tills väderleken m. m. ånyo kräver arbetets upptagande. Det står mycket ofta icke i arbetsledningens makt att ordna regelbundna arbets-tider.

Det är tämligen självfallet, att under dylika förhållanden en regelbunden skiftsindelning skulle bliva ytterligt dyrbar och komma att föga ansluta sig till de effektiva arbetstiderna. Alla skiftens arbetare komme ofta att på en gång ligga sysslolösa, och då arbete kräves, kunna de olika skiften icke utnyttjas samtidigt, med mindre flera båtar anskaffas.

Förbundet vill här påpeka, att å större sjöar, i vilka bogsering regelbundet bedrivs såväl dag- som nattetid, är redan nu ordnat med skiftindelning.

Med det ovan sagda anser sig förbundet hava visat, att en begränsning av arbetstiden beträffande flottningens bogserbåtar skulle vara ytterligt hinder-sam och dyrbar samt att densamma med hänsyn till manskapets skäliga vilotid dessutom icke får anses behöfelig. Förbundet får därför vördsamt hemställa, att sjöarbetstidslagen icke ändras på sådant sätt, att flottningens bogserbåtar införas under densamma.

Stockholm den 7 juni 1933.

Sveriges Skogsägareförbund.

Axel von Lindern.

Nils Schager.

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET.

Stockholm den 25 maj 1933.

Kungl. Kommerskollegium,
Fartygsinspektionsbyrån,
Stockholm.

D. n:r 7.

Svenska Transportarbetareförbundet vill härmed, i anledning av från Kungl. Kommerskollegium infordrat yttrande över vissa väckta motioner rörande sjöarbetstidslagen, anföra följande synpunkter:

Sjöfolket har all anledning att känna sig missbelåtna över att de under en lång följd av år ha blivit ställda utanför lagen om arbetstidens begränsning och underordnade en mera oförmånlig lagstiftning, därför att internationell enighet icke kunnat uppnås angående en mera rättvis reglering. Svenska Transportarbetareförbundet anser sig emellertid sakna anledning att närmare ingå på detta spörsmål i vad det gäller den större sjöfarten.

Däremot anse vi oss ha större anledning att närmare yttra oss om arbetstidsförhållandena å bogserbåtar och pråmar. Dessa fartyg äro mera allmänt, lagenligt uteslutna från sjöarbetstidslagen och borde väl under sådana förhållanden rättvisligen ha inrangerats under den allmänna lagen om arbetstidens förkortning, gällande för arbetare anställda i land. Någon större svårighet torde icke behöva uppstå vid en dylik reglering av arbetstiden i vad det avser bogserbåtspersonalen, vilka i likhet med andra arbetare ha sina bostäder i land. Att för deras vidkommande fastställa en 48-timmarsvecka kan ej stöta på något oöverstigitligt hinder, enär bogserbåtsägarna ha obegränsade möjligheter att reglera och anpassa tjänstgöringen samt därvid utnyttja de liberalt tillmätta övertidsbestämmelserna eller verkställa eventuellt manskapsombyte. Spörsmålet torde i stort sett endast vara av ekonomisk art, vilket kan regleras avtalsmässigt.

Sammaledes torde även vara förhållandet beträffande pråmpersonalen, vilka dock mera allmänt ha sina bostäder ombord under den tid seglationen varar. Enda svårigheten som kan tänkas uppstå, skulle i så fall vara vid längre pråmtransporter och berör i så fall även bogserbåtspersonalen. Nästan undantagslöst förekomma väl sådana långfärdstransporter med enmanspråmar, endast i inre farvatten, där det finnes stora möjligheter att ankra eller att angöra land för vilotid.

Kan i detta sammanhang meddela att enligt de rapporter som kommit oss tillhanda från de å belgiska, holländska, tyska, österrikiska och tjeckoslovakiska vattenvägar anställd personal, är arbetstiden mera allmänt fastställd men av växlande längd. Generellt synes det på lagstiftningsväg ha fastställts

en obligatorisk nattvila på 8 à 10 timmar per dygn, att uttagas mellan kl. 17 och 7 och i en del fall mellan kl. 20 och 6.

Det synes oss därför som om inga större hinder kunna föreligga att även här i landet genomföra en rättvis reglering av arbetstiden för här berörd personal.

Högaktningsfullt

Sv. Transportarbetareförbundet.

Charles Lindley.

Stockholm den 24 maj 1933.

Svenska Arbetsgivareföreningen, *Stockholm*.*Sjöarbetstidslagens tillämpning för fartyg under 20 ton.*

Vi åberopa Eder skrivelse i denna fråga och översända samtidigt härmed statistiska uppgifter för 15 st. av våra ångare. Till följd av depressionen inom sjöfarten har det icke varit oss möjligt att fullfölja utredningen för övriga oss tillhöriga fartyg (12 st.) då dessa nämligen helt eller periodvis varit upplagda.

Som motionärerna främst rikta sina anmärkningar mot den s. k. hamntrafiken, hava vi ansett det vara av vikt att fördela fartygen efter den trafik vari de sysselsatts, genom vilken anordning olikheten i arbetshänseende också lättare kommer till uttryck. Vi hava dessutom för hamnbåtarna undersökt i vilken omfattning ledighet kunnat beredas besättningarna under kvällar och nätter samt helgdagar.

Alla uppgifter om arbets- och övertid äro hämtade från skriftliga rapporter, vilka de anställda personligen fört och avgivit.

Materielen omfattar efter denna uppdelning två grupper: den första bestående av fartyg sysselsatta i hamntrafik, den andra av dem, vilka företaga längre resor i skärgården och Mälaren. Å blanketterna betecknas dessa med 1 resp. 2.

Utredningen visar, att arbetstiden för grupp 1 är ojämförligt mycket kortare än för grupp 2. Det framgår här klart och tydligt att hamntrafiken i Stockholm arbetar under helt andra förhållanden än vad motionärerna synas tro. Personalen å hamnbåtarna hava även andra förmåner gentemot övriga, särskilt i fråga om arbetstidens förläggning, fritid och dylikt. Så är t. ex. den ordinarie arbetstiden uteslutande förlagd till dagtid, för närvarande söckendagar 6 f. m.—5 e. m. I denna ingår emellertid såväl måltidsraster som de fristunder, ofta räknade i många timmar, som uppstå då bogseringsarbete icke finnes, varför icke ens den upptagna tiden kan anses vara effektiv arbetstid. Det bör också framhållas, att arbetet fördelas på två personer på däck, samt två man i maskin, varigenom det icke kan sägas vara allt för betungande.

Motionärerna synas även förmena, att personalen saknar möjlighet och tid att ägna sig åt sitt hem och sin familj. Vid en undersökning härom framgår emellertid, att gott om sådana tillfällen gives. Under utredningstiden, vilken tillsammans omfattar 92 dygn, har ledighet i grupp 1 åtnjutits i medeltal 59 nätter av 92 och 8 helgdagar av 13. Medräknas ytterligare två ångare, för vilka utredningen omfattar annan tid, enär de under juli—september varit upplagda, ställer sig resultatet än gynnsammare. Vi bedja få hänvisa till medföljande bilaga, där dessa förhållanden upptagas. Här vilja vi endast såsom förklaring till att sådana ångare som »Frigga», »Tekla» och »Färdig» uppvisa mindre helgdagsledighet än övriga nämna, att dessa äro särskilt inredda för lustresor, vilka som bekant ofta förläggas just till helgdagsdygnet. Emellertid erhåller personalen vid sådana tillfällen ofta ledigt efter det utresan företagits och till dess att inresa skall ske. Sådan ledighet, som ofta omfattar större delen av dagen, har icke medtagits i våra uppgifter, enär dessa endast omfatta hela dagar.

Övertidssiffrorna äro ock rätt jämnt fördelade över hela tidsperioden och hålla sig inom mycket rimliga gränser. För söckendagarna varierar tiden i medeltal mellan 31 och 128 timmar under loppet av 92 dygn. Att så stora differenser förekomma beror givetvis på fartygens större eller mindre användbarhet för olika arbeten. Vi anse oss också kunna uttala att rimligare arbetstid och större fritid icke torde åtnjutas av någon annan grupp av sjömän. Motionärernas uppgifter, att 130—140 timmars övertid för månad skulle förekomma, beror helt visst på något missförstånd.

Vad angår långfärdsbåtarna är arbetstiden där indelad i skift. De arbets- och övertidssiffror, som här förekomma, kunna icke heller sägas vara sådana, att de motivera ett ingripande från statsmakternas sida.

Dessa ångare, vilka av lämplighetsskäl och för att rätt kunna fylla sin uppgift såsom bogserbåtar i allmänhet byggas med jämförelsevis små skrov och stor maskinkraft, sakna på grund härav möjlighet till ökat bostadsutrymme.

Som en sammanfattning av vad vi ovan anført och den utredning, som här föreligger, anse vi oss kunna uttala, att förhållandena i stort sett icke äro sådana som påståtts och att anledning för närvarande saknas för ett ingripande från statsmakternas sida i den riktning motionärerna önska. Redan vid lagens tillkomst och även senare vid olika tillfällen hava vi med styrka betonat, att lagens bestämmelser icke taga tillbörlig hänsyn till den speciella art av sjöfart, som bogserbåtarna utöva, och därför icke böra gälla för dessa. De gångna årens erfarenheter hava icke givit oss anledning att ändra denna vår uppfattning.

Då motionärerna nu önska lagens giltighetsområde utsträckt att omfatta fartyg av så ringa storlek att de icke ens mäta 20 ton, bedja vi, under hänvisning till vad här framhållits, få på det bestämdaste avstyrka en sådan utsträckning.

Högaktningsfullt

Stockholms Transport- och Bogserings Aktiebolag.

J. C. Bruzelius.

Thure Nilsson.

Ledighet å kvällar och nätter samt helgdagar.

För nedannämnda ångare omfattar undersökningen juli—september månader 1932 eller tillsammans 92 nätter och 13 helgdagar.

		Å t n j u t e n l e d i g h e t		
		vardagar		helgdagar
		6 em.—6 fm.	10 em.—6 fm.	6 fm.—6 em.
Ångaren	Munin . .	53	12	11
»	Frigga . .	54	9	8
»	Jupiter . .	67	9	12
»	Tekla . . .	39	11	3
»	Yngve . . .	63	5	10
»	Hugin . . .	25	8	5
				5
				355
				49
		eller i medeltal		59
				8

Under tiden $\frac{1}{1}$ — $\frac{31}{3}$ 1932 eller 91 *nätter* och 18 *helgdagar* har ledighet åtnjutits å:

	Å t n j u t e n l e d i g h e t		
	vardagar		helgdagar
	6 em.—6 fm.	10 em.—6 fm.	summa nätter
Ångaren Ran . . .	71	4	75
			17

Under tiden $\frac{4}{5}$ — $\frac{30}{7}$ 1932 eller 88 *nätter* och 15 *helgdagar* har ledighet åtnjutits å:

Ångaren Färdig . . .	61	5	66
			10

Stockholm den 23 maj 1933.

Stockholms Transport- och Bogserings Aktiebolag.

J. C. Bruzelius.

Till Kungl. Kommerskollegium,

Stockholm.

Härjämte översändas oss tillställda blanketter, avseende »uppgifter angående bogserfartyg under 20 netto registerton», i kompletterat skick.

Vi närsluta även ett sammandrag av antalet arbetstimmar för besättningarna å de bogserfartyg uppgifterna avse, samt antalet timmar, som fartygen under arbetstiden legat förtöjda överksamma under juli, augusti och september 1932.

Såsom av detta sammandrag framgår, har medeltalet av arbetstiden per dag för befälhavare, maskinist, eldare och däcksmän varit resp. 9.7 — 10.0 — 10.8 och 10.4 timmar. Drages härifrån den tid, fartyget legat förtöjt överksamt, återstår resp. 4.4 — 4.7 — 5.5 och 5.1 timmar, under vilken tid effektivt arbete utförts. Om till den tid, under vilken effektivt arbete utförts, lägges ytterligare 1.5 tim. per dag för underhåll av fyren samt underhållningsarbeten av mindre omfång, kommer ej den tid, under vilken arbetet per dag utförts, att överstiga 7.0 timmar. Att besättningarna på våra bogserfartyg ej överansträngas, så att fara uppstår för den allmänna säkerheten torde härmed vara bevisat. Under de många år vårt bolag existerat har intet enda olycksfall uppkommit, som kunnat tillskrivas överansträngning av bogserbåtens besättning, oaktat arbetstiden under de tidigare åren var betydligt längre än nu är fallet.

Under hela den tid uppgifterna omfatta har på endast ett av våra bogserfartyg, »Hugo», endast 1 man, eldaren under en månad, juli, kommit upp till en övertid av 103 timmar, men därvid är att beakta, att av hans sammanlagda arbetstid, 275.5 timmar för denna månad, fartyget legat överksamt i avvaktan på arbete under 186.5 timmar. Eldaren har sålunda utfört effektivt arbete under i medeltal 3 timmar per dag. För vårt bolags vidkommande inträffar det ytterst sällan, att någon av besättningen kommer upp till 100 övertidstimmar per månad.

I herr Anderssons motion påstås det hava förekommit, att en besättning fått arbeta 36 timmar i följd, varav drages den slutsatsen, att under sådana förhållanden nattvilan blir minimal. Vi kunna ej tolka detta motionärens påstående på annat sätt än som ett medgivande, att besättningen har tillfälle till vila även under arbetstiden.

Vad beträffar tid att ägna åt hem och familj, så torde besättningarna på våra bogserfartyg hava det avsevärt bättre ställt än varje annan kategori av besättningsmän på fartyg, som ej underhållas av stat eller kommun.

Som ett ytterligare bevis för att besättningarna ej överansträngas få vi framhålla, att det ytterst sällan förekommer att några av våra besättningsmän lämna sina anställningar för att söka förmånligare sådana. Platserna äro tvärtom mycket eftersökta och hava varit så under alla år, även när tillgången på arbete inom andra yrken varit normal. Det har visat sig under de 60 år bolaget existerat, att besättningsmännens vigör vid avgången från sin tjänst på grund av hög ålder varit så god, att få yrken i detta avseende kunna uppvisa något bättre.

Enligt herr Höglunds m. fl. motion skulle det förhållandet att besättningsmännen icke bo ombord vara en bidragande motivering för arbetstidens begränsning. Vi hava å vår sida svårt att förstå, att denna verkliga förmån framför andra besättningsmän kan utgöra ett motiv för nödvändigheten av anställande av dubbel besättning på bogserfartygen, vilket skulle bliva nödvändigt om arbetstiden begränsades.

Skulle en sådan begränsning av arbetstiden genom lag bestämmas, bleve det omöjligt för oss att fortsätta bedrivandet av vår bogseringsrörelse, som redan nu går med förlust, och komme under sådant förhållande den rådande arbetslösheten att ytterligare ökas.

Göteborg den 23 maj 1933.

Göteborgs Bogserings- & Bärgnings A.-B.

Karl Malmborg.

Sammandrag av antalet arbetstimmar för nedanstående samt antal timmar, som båtarna under arbetstiden legat förtöjda överksamma, under juli, augusti och september 1932.

Båt	Befälhavare	Maskinist	Eldare	Däcksman	Båten förtöjd överksam
Hugo	967'0	982'5	1 060'5	—	592'0
Balder . . .	851'5	947'5	1 019'0	947'5	628'0
Otto	859'5	885'5	963'0	—	360'0
Filip	985'0	1 002'0	1 086'0	984'5	721'5
Erik	858'5	877'0	957'5	—	285'5
Arthur . . .	864'0	881'0	905'5	—	604'0
Oskar	890'0	911'5	990'5	—	302'0
Ragnar . . .	810'5	912'0	984'0	912'0	607'0
Emil	876'0	894'0	972'5	—	344'5
Tor	982'5	992'0	1 079'0	990'5	669'0
John	890'5	907'5	991'0	—	320'5
Sven	866'5	883'5	965'0	—	367'0
Summa	10 701'5	11 076'0	11 973'5	3 834'5	5 801'0

Medeltal per dag, man och båt av ovanstående (92 dagar per man):

9'7 10'0 10'8 10'4 5'3

Medeltal per vecka (7 dagar) man och båt:

68'0 70'0 75'5 73'0 37'0

Effektiv arbetstid per vecka (7 dagar) man och båt:¹

31'0 33'0 38'5 36'0

¹ Häre är inberäknat eldarens tid för fyrstickning varje morgon men ej den tid, som åtgått för underhåll av fyren under stillaliggandet samt underhållningsarbete av mindre omfattning.

Göteborgs Bogserings- & Bärgnings A.-B.

Karl Malmborg.

**Bemanning å i handelssjöfart använda svenska fartyg om
minst 20 nettoton och högst 99 bruttoton, befintliga
vid 1931 års slut.**

I bemanningssiffrorna ingår ej kvinnliga personal.

	Antal fartyg	Bemanning	Bemanning i medel- tal per fartyg
<i>Ångfartyg.</i>			
Bruttoton.			
—49	27	76	2'8
50—99	105	359	3'4
	Summa 132	435	3'3
<i>Motorfartyg.</i>			
Bruttoton.			
—49	92	157	1'7
50—99	89	204	2'3
	Summa 181	361	2'0
<i>Segelfartyg med hjälpmaskin.</i>			
Bruttoton.			
—49	228	466	2'0
50—99	476	1 521	3'2
	Summa 704	1 987	2'8
<i>Segelfartyg, andra.</i>			
Bruttoton.			
—49	28	47	1'7
50—99	35	72	2'1
	Summa 63	119	1'9

P. M.

angående ökning av däcksbemanningen å maskindrivna lastfartyg över 3 000 bruttoton och maskindrivna passagerarfartyg över 2 000 bruttoton, därest 8 timmarsdagen (3 skift) införes.

Styrmän.

Antalet ifrågavarande fartyg är 136 st.

Av dessa hava 18 st. två styrmän och de övriga tre styrmän eller flera.

Därest 3 skift införes för styrmännen, skulle ytterligare en styrman behöva anställas på ett vart av fartygen med två styrmän.

Det skulle alltså bliva en *ökning av antalet styrmän med 18 man.*

Därest månadshyran för nyanställd beräknas till 200 kr., hans kost per månad till 60 kr. och den årliga tjänstetiden till 12 månader, skulle de årliga utgifterna för fartygen ökas med $18 (200 + 60) \cdot 12$ kr. Det finge alltså räknas med en *årlig kostnadsökning av 56 160 kr.*

Däcksmanskap.

Antalet ifrågavarande fartyg är 132 st.

Det förutsattes här, att å fartyg av denna storlek räknas med tre man å vekten.

A. I det till vaktjänst tillgängliga manskapet inräknas allt däcksmanskap.

Av de ifrågavarande fartygen hava 7 st. sju man och 20 st. åtta man. Övriga hithörande fartyg hava nio man eller flera.

Därest 3 skift införes för däcksmanskapet å ifrågavarande fartyg, skulle det behöva anställas ytterligare två man å ett vart av fartygen med sju man och en man å ett vart av fartygen med åtta man.

Det skulle alltså bliva en *ökning av antalet däcksmanskap med 34 man.*

Därest månadshyran för nyanställd beräknas till 110 kr., hans kost per månad till 60 kr. och den årliga tjänstetiden till 12 månader, skulle de årliga utgifterna för fartygen ökas med $34 (110 + 60) \cdot 12$ kr. Det finge alltså räknas med en *årlig kostnadsökning av 69 360 kr.*

B. I det till vaktjänst tillgängliga manskapet inräknas ej rorgångare, timmermän och båtsmän.

Av de ifrågavarande fartygen hava 1 st. fem man, 24 st. sex man, 28 st. sju man och 38 st. åtta man. Övriga hithörande fartyg hava nio man eller flera.

Därest 3 skift införes för däcksmanskapet å ifrågavarande fartyg, skulle det behöva anställas ytterligare fyra man å fartyget med fem man, tre man å ett vart av fartygen med sex man, två man å ett vart av fartygen med sju man och en man å ett vart av fartygen med åtta man.

Det skulle alltså bliva en *ökning av antalet däcksmanskap med 170 man.*

Därest månadshyran för nyanställd beräknas till 110 kr., hans kost per månad till 60 kr. och den årliga tjänstetiden till 12 månader, skulle de årliga utgifterna för fartygen ökas med $170 (110 + 60) \cdot 12$ kr. Det finge alltså räknas med en *årlig kostnadsökning av 346 800 kr.*

P. M.

angående ökning av maskinbemanningen å maskindrivna fartyg över 400 bruttoton, därest 8 timmarsdagen (3 skift) införes.

Maskinister.

Antalet ifrågavarande fartyg är 765 st.

Av dessa hava 1 fartyg en maskinist, 567 två maskinister och de övriga tre maskinister eller flera.

Därest 3 skift införes för maskinisterna, skulle ytterligare en maskinist behöva anställas åtminstone för flertalet av fartygen med en eller två maskinister.

Det kunde räknas med en *ökning av ungefär 568 maskinister*, fördelade på lika många fartyg.

Därest månadshyran för nyanställd beräknas till 215 kr., hans kost per månad till 60 kr. samt den årliga tjänstetiden till 10 månader å 185 fartyg om högst 1 000 ton och till 12 månader å de övriga 383 fartygen, skulle de årliga utgifterna ökas med $185 (215 + 60) \cdot 10 = 508\,750$ kr. beträffande de 185 fartygen och med $383 (215 + 60) \cdot 12 = 1\,263\,900$ kr. beträffande de 383 fartygen. Det finge alltså räknas med en *årlig kostnadsökning av 1 772 650 kr.*

Eldare.

Antalet ifrågavarande fartyg är 669 st.

Av dessa hava 40 st. i regel två eldare. De övriga hava tre eldare eller flera.

Därest 3 skift införes för eldarna, skulle antagligen ytterligare en eldare få anskaffas å cirka 34 av de 40 fartygen.

Det kunde alltså räknas med en *ökning av 34 eldare.*

Därest månadshyran för nyanställd beräknas till 125 kr. och hans kost per månad till 60 kr., skulle, alldenstund flertalet av de ifrågakommande fartygen torde hava en seglationstid av 10 månader, de årliga utgifterna för fartygen kunna beräknas ökade med $34 (125 + 60) \cdot 10$ kr. Det finge alltså räknas med en *årlig kostnadsökning av 62 900 kr.*

Kollämpare.

Antalet ifrågavarande fartyg är 669 st.

Angående fartyg utan kollämpare (298 st.):

Det torde få förutsättas, att å dessa fartyg alltjämt ingen lämpare eller såsom lämpare mönstrad person erfordras.

Angående fartyg med en kollämpare (244 st.):

Å dessa fartyg torde ende lämparen antingen vara dagman eller »gå vakt med sig själv». Arbetstiden är i så fall 9, resp. 12 timmar per dygn. En inskränkning till 8 timmar betyder sålunda en minskning i arbetsprestation med c:a 12 resp. 33 %. Denna minskning torde i det förra fallet kunna täckas med övertid. I det senare fallet torde detta icke kunna ske med den nuvarande

begränsningen av högst 18 timmars övertid i veckan. En ytterligare kollämpare finge i så fall anställas å fartyget.

I avsaknad av uppgifter å det antal fartyg, som är hänförligt till de olika fallen, antages, att hälften av fartygen beröres av det förra fallet och hälften av det senare. Det finge i enlighet härmed bliva en *ökning av 122 kollämpare*.

Angående fartyg med två kollämpare (101 st.):

Å dessa fartyg antagas lämparna gå vakt om vakt, utförande all nödig lämpning. Ett införande av 3-skiftssystemet finge antagas föranleda behov av ytterligare en kollämpare per fartyg, vilket skulle innebära en *ökning av 101 kollämpare*.

Angående fartyg med tre kollämpare (26 st.):

Å dessa fartyg torde det ej bliva fråga om någon ökning.

Det skulle alltså bliva fråga om en *sammanlagd ökning av 223 kollämpare*.

Därest månadshyran för nyanställd skulle beräknas till 80 kr. och hans kost per månad till 60 kr., skulle, alldenstund flertalet av de ifrågakommande fartygen torde hava en seglationstid av praktiskt taget 12 månader, de årliga utgifterna för fartygen kunna beräknas ökade med $223 (80 + 60) \cdot 12$ kr. Det finge alltså räknas med en *årlig kostnadsökning av 374 640 kr.*

Smörjare och donkeymän.

Antalet ifrågavarande fartyg är 669 st.

Angående fartyg utan smörjare eller donkeyman (188 st.):

Det torde få förutsättas, att någon smörjare eller donkeyman fortfarande ej skulle påfordras å dessa fartyg.

Angående fartyg med en smörjare eller donkeyman (255 st.):

Ende smörjaren torde i regel smörja på förste maskinistens vakt, medan andre maskinisten själv smörjer på sin vakt. Vid en ökning av maskinisternas antal från 2 till 3 är en minskning av ende smörjarens arbetstid från 12 timmar till 8 timmar möjlig med bibehållande av förste maskinistens frihet från smörjning utan ökning av antalet smörjare.

Ende donkeymannen torde i regel vara dagman. Arbetstidens minskning för denne torde ej påkalla anställande av någon ytterligare donkeyman, utan i stället medföra ökade kostnader för övertid eller biträde från land.

Angående fartyg med två smörjare eller donkeymän (169 st.):

Båda männen torde alltid vara vaktindelade, då det är fråga om två smörjare, och i regel, då det är fråga om en smörjare och en donkeyman. De statistiska tabläerna utvisa ej huru det förhåller sig med uppdelningen å smörjare och donkeymän. I avsaknad av exakta uppgifter torde det kunna antagas, att båda männen äro vaktindelade å tre fjärdedelar av de 169 fartygen d. v. s. å 127 fartyg.

När båda männen äro vaktindelade, torde de förrätta all smörjning, medan maskinisterna huvudsakligen ägna sig åt tillsyn. Med bibehållande av denna arbetsfördelning torde, vid arbetstidens inskränkning till 8 timmar, så gott som undantagslöst fordras en ökning med en smörjare eller donkeyman per fartyg. Det utgås här från att den nyanställda kommer att tillhöra den lägst avlönade av dessa båda grupper, d. v. s. smörjarnas. Det skulle alltså påfordras ungefärligen en *ökning av 127 smörjare*.

Är endast en av de båda männen vaktindelad, torde han i regel smörja på förste maskinistens vakt, medan andre maskinisten själv smörjer på sin vakt. Vid en ökning av maskinisternas antal från 2 till 3 synes en minskning av den ifrågavarande mannens arbetstid från 12 till 8 timmar möjlig med bibehållande av förste maskinistens frihet från smörjning utan ökning av de nu omhandlade männens antal.

Angående fartyg med fler än två smörjare eller donkeymän (57 st.):

Å dessa fartyg torde någon bemanningsökning i regel ej erfordras.

Den kostnadsökning, som skulle föranledas av de 127 nya smörjarna, torde kunna beräknas på följande sätt.

Månadshyran och kosten per månad torde för var och en av de nyanställda kunna anslås till ungefär 150 resp. 60 kr. För praktiskt taget samtliga de fartyg, vilka beröras av bemanningsökningen, torde seglationstiden i regel kunna anses vara 12 månader. Enligt beräkningen $127 (150 + 60) \cdot 12$ skulle det alltså uppstå en *årlig kostnadsökning av 320 040 kr.*

Motormän, donkeymän, smörjare och motorelever.

Antalet ifrågavarande fartyg är 96 st.

Av dessa hava 1 fartyg ingen man, inget fartyg en man och 6 fartyg två man. De övriga hava tre man eller flera.

Därest 3 skift införs, skulle antagligen ytterligare en man få anskaffas å de 6 fartygen med två man.

Det skulle alltså förefinnas behov av en *ökning av 6 man.*

Därest månadshyran för nyanställd beräknas till 150 kr. och hans kost per månad till 60 kr., skulle, alldenstund flertalet av de ifrågakommande fartygen torde hava en seglationstid av 10 månader, de årliga utgifterna för fartygen få beräknas ökade med $6 (150 + 60) \cdot 10$ kr. Det skulle alltså få räknas med en *årlig kostnadsökning av 12 600 kr.*

Anm. I ovanstående kalkyl har hänsyn ej tagits till behovet av dagmän eller till behovet av mer än en man på vakt.

Sammanställning.

Persongrupp	Ökat antal man	Ökad årlig kostnad i kr.
Styrmän	18	56 160
Däcksmenskap	34 + ev. 136	69 360 + ev. 277 440
Maskinister	568	1 772 650
Eldare å ångfartyg	34	62 900
Kollämpare å d:o	223	374 640
Smörjare och donkeymän å d:o	127	320 040
Motormän, donkeymän, smörjare och motorelever å motorfartyg	6	12 600
Summa 1 010 + ev. 136		2 668 350 + ev. 277 440

Anm. I de gjorda beräkningarna har hänsyn ej tagits till *årlig ökning av övertidsersättningar och av kostnad för biträde av folk från land* eller till *engångskostnader för bostäders anordnande.*

Anm. Beräkningarna omfatta icke radiotelegrafister, elektriker, pumpmän, smeder m. m. kökspersonal, betjäning m. m.

Preliminärt förslag¹
till
sjöarbetstidslag.

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

oceanfart: fart bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondhjemsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

nordsjöfart: annan fart bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven.

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

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg, som nyttjas i fart, vari ingår resa, under vanliga förhållanden krävande mera än tolv timmars oavbruten gång (fjärrtrafik). Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, utgör för dygn räknat högst

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

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

Lagens
tillämpnings-
område.

Definitioner
m. m.

Vakt-
indelning.

Ordinarie
arbetstid till
sjöss för
vaktindelad
sjöman.

¹ Detta preliminära förslag benämnes i ämbetsverkens utlåtande »utkast».

c) åtta timmar för motorman och smörjare, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre samt motormännens eller, då fråga är om smörjare, dessas antal uppgår till minst tre;

d) åtta timmar för kollämpare och eldare, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet kollämpare eller, då fråga är om eldare, dessas för samma ändamål nödiga antal uppgår till minst tre;

e) åtta timmar för eldare, som har att för hand verkställa eldning med kol, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartyget är statt i 1) oceanfart eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter eller ock 3) inskränkta fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter; samt

f) tolv timmar i annat fall än ovan sägs.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, såsom ordinarie arbete åläggas styrman utförande av nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet.

Å helgdag till sjöss må såsom ordinarie arbete icke åläggas vaktindelad sjöman annan skeppstjänst än 1:o sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, samt 2:o lättare rengöring och sådant arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Utöver vad ovan stadgats må såsom ordinarie arbete utföras askhissning till sjöss.

5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman (sjöman, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör kökspersonalen) utgör för dygn räknat högst nio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än lättare rengöring och sådant arbete, som regelmässigt ingår i sjömannens åligganden och ej kan tåla uppskov, allt under sammanlagt högst en timme.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 20 samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen (personnel, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som är anställd för tillsyn å provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för upppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband) utgör för dygn räknat högst tio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

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

7 § (nuv. 9 §).

Ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygs ankomst till hamn utgör för dygn räknat högst tolv timmar, dock att

- a) arbetstiden för maskinist, motorman, smörjare, kollämpare och eldare ej må överstiga den för sådan sjöman stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss,
- b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjömannen än sådant

arbete, som omförmälts i 4 § tredje stycket, ävensom arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten samt lastning eller lossning av passagerares effekter eller av post eller av styckegods i mindre omfattning eller av gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas.

Vad i punkt b) här ovan sägs skall äga tillämpning jämväl å söckendag för tid efter kl. 18, där ej enligt 8 § sista stycket ordinarie arbetstid i hamn må förläggas till tid efter nyssnämnda klockslag, eller fartygets avgång är avsedd att äga rum senast under dygnet näst efter det, varunder fartyget ankommit till hamnen.

8 §.

Ordinarie arbetstid i hamn utgör för dygn räknat högst åtta eller i tropikerna sju timmar för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, dock att sådan sjöman därutöver må såsom ordinarie arbete åläggas utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten (klargöring) under högst en halv timme; samt tio timmar för sjöman, som tillhör kökspersonalen.

Ordinarie
arbetstid i
hamn.

Å helgdag i hamn må såsom ordinarie arbete icke åläggas sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöring; ej heller må å helgdag i hamn såsom ordinarie arbete åläggas kökspersonalen annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

9 §.

Då fartyg avgår från hamn, äga bestämmelserna i 7 § första stycket angående ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn motsvarande tillämpning.

Ordinarie
arbetstid vid
avgång från
hamn.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

10 § (nuv. 11 och 12 §§).

Nyttjas fartyg i fart, som under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång (närtrafik), skall

Ordinarie
arbetstid å
fartyg i
närtrafik.

a) där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, vad i 2 kapitlet stadgats lända till efterrättelse, samt

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, sjömans ordinarie arbetstid begränsas så att den icke överstiger vare sig tolv timmar om dygnet eller, såvitt angår sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, sextiotre timmar i veckan.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

11 § (nuv. 13 §).

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

Säkerhets-
tjänst m. m.

a) skeppstjänst, som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods eller till fartygs navigering eller manövrering till sjöss nödvändigt måste utföras å annan än ordinarie arbetstid;

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

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

d) skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av förestående bestämmelser, är han, såvida ej annat överenskommit, icke berättigad till särskild ersättning i vidare mån, än i 23 § sjömanslagen sägs.

12 § (nuv. 14 §).

Övertids-
arbete.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgats må, mot ersättning i fritid eller penningar, åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omnämnd skeppstjänst (övertidsarbete).

13 § (nuv. 15 §).

Begränsning
av övertids-
arbete.

Till övertidsarbete mot ersättning i penningar må sjöman icke användas mera än aderton timmar i veckan, såvida icke annat överenskommit; där sådan överenskommelse träffats, må övertidsarbetet dock icke överstiga tjugofyra timmar i veckan.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete, som erfordras för:

a) vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn;

b) nödig vaktjänst i hamn;

c) skeppstjänst, som nödvändigt måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

14 § (nuv. 16 §).

Ersättning
för övertids-
arbete.

Fritid, varmed övertidsarbete ersättes, skall vara av minst samma omfattning som övertiden och förlagd till samma dygn eller närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn.

Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall, för timme beräknat, utgöra, när övertidsarbetet utföres å söckendag, minst en etthundrafemtiondel och, när övertidsarbetet utföres å helgdag, minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

Har sjöman någon dag mera än två timmar använts till övertidsarbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller lossning, skall, därest han under närmast följande dag eller dagar användes för enahanda arbete, ersättning, som utgår i penningar, för det å sistberörda dag eller dagar utförda övertidsarbete av sådan art beräknas efter den för övertidsarbete å helgdag stadgade beräkningsgrund, ändock att arbetet utförts å söckendag.

Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. Påbörjad halvtimme skall därvid ersättas såsom hel halvtimme.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

15 § (nuv. 17 §).

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommits genom kollektivavtal, som är bindande för redaren och sjömannen.

Ogiltigt avtal.

16 § (nuv. 18 §).

Övertidsjournal.

17 § (nuv. 19 §).

Lagen tillgänglig ombord.

18 § (nuv. 20 §).

Tillsyn å lagens efterlevnad.

19—26 §§ (nuv. 21—28 §§).¹

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag, som avses i 1 § 3 mom.

¹ Beträffande dessa paragrafer, som innehålla straffbestämmelser och processuella stadganden, äro föreslagna ändringar av allenast formell natur.

Preliminärt förslag¹
till
ändring av 51 och 73 §§ sjömanslagen.

51 §.

Sjöman — — — skeppsbord.

Under fartygets uppehåll i hamn eller eljest å säker ankarplats skall sjöman beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag, då affärs- och expeditiionslokaler hållas öppna, vistas i land under tiden efter klockan 12 middagen eller under annan tid, varom överenskomelse träffats. Överstiger berörda uppehåll icke fyrtioåtta timmar i följd, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast, såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

Under uppehåll, som i nästföregående stycke sägs, må sjöman icke vägras tillstånd att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörande av nödig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhalning.

Där så lämpligen kan ske äger sjömannen rätt att utan kostnad anlita fartygets båtar för att komma ombord eller i land.

Varder — — — befälhavaren.

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med böter:

6. Om han utan laga skäl vägrar någon tillstånd att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §;

7. — — — kronor.

¹ Detta preliminära förslag benämnes i ämbetsverkens utlåtande »utkast».

P. M.

angående yttranden i anledning av preliminära förslag (utkast) till sjöarbetstidslag m. m.

Preliminära förslag till sjöarbetstidslag samt till ändring av 51 och 73 §§ sjömanslagen, åtföljda av vissa för frågans bedömande erforderliga uppgifter, utremitterades i juli 1933 till sjöarbetstidssakkunniga. Svar inkommo från följande sjöarbetstidssakkunniga, nämligen: direktören H. F. Reuterskiöld för redare av fartyg i ocean- och norrsjöfart, direktören B. von Sydow för redare av fartyg i östersjö- och kustfart, direktören O. F. Ekebohm för redare av fartyg i skärgårds-, kanal- och insjöfart, sjökaptenen B. Johansson för redare av segelfartyg, avdelningschefen N. Th. L. Nilsson för redare av bogser- och pråmfartyg, sjökaptenen B. C. H. Johannisson för befälhavare och styrmän, ombudsmannen Gunnar Olsson för maskinister, sekreteraren i Svenska Sjöfolksförbundet Nicklas Olsson för däcksmanskap och ordföranden i Svenska Sjöfolksförbundet S. Lundgren för maskinmanskap.

Ombudsmannen W. Lindberg, som representerar köksmanskap, erhöll jämväl remiss i ämnet, men har ej inkommit med något yttrande.

Här nedan lämnas en sammanställning över innehållet av de inkomna yttrandena.

Vid promemorians upprättande hava vissa anmärkningar gjorts för yttrandenas klarläggande.

Yttrandenas innehåll jämte anmärkningar.**Angående förslaget till sjöarbetstidslag.****Allmänt.**

Jämlikt beslut, fattat å 1926 års internationella sjömanskonferens i Genève, upptogs frågan angående en internationell reglering av sjöarbetstiden till behandling å en dylik ny konferens därstädes under år 1929. Majoriteten vid sistnämnda konferens uttalade sig för reglering i en internationell konvention av arbetstiden till sjöss. Med ledning av vissa beslut, som av konferensens majoritet antogs, har Internationella Arbetsbyrån upprättat ett frågeformulär, vilket tillställts regeringarna i och för besvarande. Detta formulär har av Kollegium den 17 mars 1930 remitterats för yttrande till sjöarbetstidssakkunniga. Jag har varit i tillfälle taga del av det svar, som min företrädare bland dessa sakkunniga, kaptenen O. A. Nordborg, avgivit den 26 mars samma år och kan till alla delar ansluta mig till vad däri anföres beträffande genomförandet utav internationella föreskrifter å detta område.

Anm. Hr Nordborg motsatte sig en internationell reglering av arbetstiden ombord å fartyg. Han ansåg det visserligen, med hänsyn till sjöfartsnäringens internationella karaktär, teoretiskt riktigt, att denna arbetstid reglerades internationellt, men hade en 10-årig behandling av frågan visat, att tillfället icke vore inne för dess praktiska förverkligande.

Hr Reuterskiöld.

I den svarsskrivelse, som av svenska regeringen avlåtits till Internationella Arbetsbyrån med anledning av nämnda frågeformulär, har emellertid den principiella frågan angående en internationell reglering av sjöarbetstiden besvarats jakande. Vid besvarandet av övriga frågor synes man i huvudsak hava utgått ifrån den svenska sjöarbetstidslagens bestämmelser. Såsom exempel må anföras, att till svar på frågan angående arbetstidens längd för kökspersonalen meddelats, att denna bör, såväl i hamn som till sjöss liksom ock vid fartygs ankomst och avgång, utgöra tolv timmar per dag.

I enlighet med beslut, fattat av Internationella Arbetsbyråns styrande organ, the Governing Body, skulle ärendet hava behandlats vid en rådgivande teknisk konferens för sjöfartsfrågor under år 1931. På grund av mellankommande omständigheter har emellertid the Governing Body sedan ändrat sitt beslut därhän, att frågan skall upptagas till behandling vid en allmän sjömanskonferens under år 1934. Frågan huruvida denna konferens skall föregås av en konferens av teknisk natur är ännu icke definitivt avgjord.

Oberoende av den inställning man har till frågan angående sjöarbetstidens internationalisering, anser jag, att ämbetsverken med hänsyn till vad som sålunda förekommit haft synnerliga skäl för sitt i utlåtande den 25 januari 1933 framförda förslag om förlängning av den nu gällande provisoriska sjöarbetstidslagen till och med den 31 december 1936, då det kunde antagas, att den internationella handläggningen därav vore slutförd. Därest icke detta sker, skapas nämligen en osäkerhet inom denna del av sjöfartslagstiftningen, som måste lända näringen till ytterligare förfång. Jag vill icke underlåta framhålla nödvändigheten av, att man i denna lagstiftningsfråga ej upprepar vad som nyligen skett å sjöfartssäkerhetslagstiftningens område. Här antogs år 1927 författningar, som inneburo omfattande förändringar i förhållande till de tidigare gällande och som förorsakade rederinäringen avsevärda nackdelar. Detta skedde till trots därav, att man visste, att en revision av den internationella sjöfartssäkerhetskonvention, som antogs i London 1914, var förestående. År 1929 antogs också en ny sådan konvention, som år 1932 ratificerades av Sverige. I slutet av sistnämnda år utfärdades ett tiotal nya svenska författningar såsom en följd därav, vilka författningar i många fall inneburo väsentliga ändringar i den blott fem år gamla lagstiftningen och som likaledes medförde ytterligare betydande utgifter för näringen. Genom detta tillvägagångssätt drabbades sålunda näringen, som under senare år betungats av en omfattande lagstiftning, av utgifter, som eljest i viss utsträckning kunnat besparas densamma.

Efter att sålunda hava berört den ifrågavarande svenska lagstiftningens förhållande till den internationella behandlingen av frågan vill jag i avseende å de utav redarna vunna erfarenheterna av sjöarbetstidslagens verkningar i korthet anförä följande.

Bestämda krav på sjöarbetstidslagens upphävande framföras allt emellanåt från redarehåll under framhållande därav, att de flesta av de stater, vilka å sjöfartens område uppträda som konkurrenter till Sverige, sakna dylik lagstiftning, varigenom de kunna på ett mera ändamålsenligt sätt utnyttja arbetstiden. Detta medverkar till, att Sverige kommer i ett sämre konkurrens-läge. Härtill kommer, att lagen förutom ökade kostnader för rederierna åstadkommit tvister och misshälligheter ombord, varigenom befålets ställning försvårats, samt medfört, att arbetsintensiteten snarare minskats än ökats, vilket senare man vid lagens tillkomst förutsatte.

Lagens främsta syfte är att hindra överansträngning men går i många fall vida utöver detta mål. Den enda effekten av åtskilliga stadganden är att förskaffa sjöfolket ökade ekonomiska förmåner.

Genom lagen hava underhållsarbetena kommit att eftersättas, varigenom reparationer och klassningar fördyrats.

Det betryckta läge, vari sjöfartsnäringen sedan flera år befinner sig, har medfört, att dessa krav på senare tid accentuerats. Någon social orättvisa gentemot det svenska sjöfolket kan ej heller anses föreligga genom ett upphävande av lagen, då, såsom nämnts, flertalet utländska stater, i vilka sjöfolket står på en hög social standard, sakna dylik lagstiftning.

För den händelse statsmakterna det oaktat icke anse, att detta krav för närvarande kan realiseras, är en revision åsyftande lättnader i lagen påkallad. De radikala önskemål i motsatt riktning, som framlagts från sjöfolkets sida liksom och genom i riksdagen väckta motioner och som åsyfta bland annat införandet av en allmän arbetstid av 8, i vissa fall 6, timmar per dag, äro svåra att förstå. I många fall äro dessa omöjliga att genomföra och skulle deras realiserande förorsaka näringen sådana utgifter, att dess ekonomiska bedrivande skulle omöjliggöras. I sista hand komme de därför att gå ut över sjöfolket självt, medförande ökning i den nuvarande arbetslösheten inom sjömansyrket. Det är en kortsynt politik att belasta en näring med sådana restriktioner, som icke allenast omintetgöra dess utveckling utan också äventyra dess existens. I synnerhet gäller detta i tider sådana som de nuvarande. Hade Sverige varit i socialt hänseende ett efterblivet land, vore en dylik ståndpunkt förklarlig, men då det i stället obestridligen förhåller sig så, att de svenska sjömännen härutinnan äro väl ställda, framstår en dylik aktion såsom synnerligen opåkallad.

Då det gäller att bedöma arbetstiden å fartyg, drager man oftast upp jämförelser med förhållandena å detta område inom industrien. För utomstående framstår det då såsom en orättvisa, att sjömannen i vissa fall, då fartyget är till sjöss, har en längre arbetstid än arbetaren i land. De i ett flertal hänseenden väsentligt olika förhållandena till sjöss, yrkets natur, arten av arbetet, avståndet från arbetsplatsen samt tillfällen att använda ledigheten äro emellertid faktorer, som medföra, att frågan angående arbetstiden å fartyg måste bedömas från helt andra utgångspunkter, än då det gäller taga ståndpunkt till arbetstiden för den inom industrien anställda.

Ambetsverken hava företagit en utredning i syfte att belysa de ekonomiska följderna av genomförandet utav 8-timmarsdagen till sjöss. Därvid har man kommit till en årlig ökning av kostnaderna för hyror och kost med cirka $2\frac{1}{2}$ à 3 miljoner. I utredningen har hänsyn emellertid icke tagits till den ökning av kostnaderna för övertidsarbete och för biträde av folk från land, som 8-timmarsdagen kan medföra, och ej heller till de engångskostnader, som föranledas av, att ytterligare bostäder kunna behöva anordnas med hänsyn till den av 8-timmarsdagen nödvändiggjorda bemanningsökningen.

Med anledning härav vill jag endast anföra, att ovan angivna merkostnader, vilka redan i och för sig icke skulle kunna bäras av rederinäringen, äro lägre än de, vartill man efter vidtagen utredning å Redareföreningen i detta hänseende kommit.

Förutom de påvisbara utgifter, som 8-timmarssystemet skulle medföra, förloras givetvis en del lastutrymmen. För en del fartyg skulle denna omständighet rent av bliva så ruinerande, att dessa fartygs sysselsättning i den allmänna fraktmarknaden omöjliggjordes. Som exempel kan nämnas, att å ett fartyg om cirka 625 tons d. w. med skansen under däck hyttutrymmet för personalökningen upptager, om golvytan för 2 man beräknas till 2×3 kvm och 2 m i höjd, icke mindre än 48 kbm.

I samband härmed kan förtjäna framhållas de oförmånliga verkningar, som en rigorös sjöarbetstidslagstiftning medfört i Frankrike. Den franska sjö-

fartsnäringsen åtnjuter för närvarande i viss utsträckning statssubsidier för att kunna upprätthållas i den utländska konkurrensen. Såsom motiv för dessa subsidier har man bland annat åberopat, att desamma skola anses utgöra kompensation för ökade personalkostnader.

Anm. Frågan om det statsunderstöd åt franska handelsfartyg, som här torde åsyftas, var ännu den 4 augusti 1933 ej slutbehandlad, men förväntades det då, att parlamentet skulle slutbehandla denna fråga under höstsessionen 1933.

Tre olika förslag till understöd förelågo, bl. a. ett av deputerade kamarens kommission för handelsflottan upprättat förslag. Enligt detta förslag skulle statsunderstödet i regel utgå med en tredjedel av lönen för befäl och besättning, dock med viss ökning i förhållande till bl. a. dräktighet. Fartyg, som varit upplagda men utrustats efter författningens utfärdande, skulle dessutom i vissa fall under sex månaders tid åtnjuta ett ytterligare ökat understöd.

Från understödets åtnjutande skulle undantagas bl. a. fartyg, som tillhörde en linje, som eljest subventionerades av franska staten, departementen eller kommunerna.

Understödsbestämmelserna skulle gälla i två år och kunna förnyas för ytterligare två år.

Kapten Nordborg har den 18 februari 1930 i egenskap av sjöarbetstids-sakkunnig till Kollegium inkommit med en promemoria angående de ändringar, i nu gällande sjöarbetstidslag, som från redarehåll anses erforderliga. För min del anser jag, att dessa ändringsförslag äro väl motiverade och kan därför ansluta mig till dem, i den mån de icke avvika från nedanstående detaljerinringar. Emellertid hava ämbetsverken i sitt nu föreliggande preliminära lagförslag endast i helt obetydlig utsträckning tagit hänsyn till desamma. Med anledning härav hemställer jag, att ämbetsverken vid frågans fortsatta handläggning ännu en gång ville taga under övervägande ändringar av lagen i överensstämmelse därmed.

Anm. Det huvudsakliga i de av hr Nordborg framförda yrkandena, vilka ej helt eller till väsentlig del tillgodosetts i det preliminära förslaget, finnes omnämnt under resp. paragraf, och är där angivet att hr Reuterskiöld anslutit sig till desamma.

Härefter vill jag göra nedanstående detaljerinringar rörande vissa bestämmelser i ämbetsverkens förslag, vilka emellertid med hänsyn till den korta remisstiden, som icke medgivit att i erforderlig utsträckning verkställa nödiga utredningar eller att samråda med näringens praktiska utövare, icke få anses såsom uttömmande.

Slutligen vill jag framhålla nödvändigheten därav, att Sveriges Redareförening beredes tillfälle att avgiva yttrande i detta ärende, innan det slutbehandlas av ämbetsverken. De omfattande verkningar, som förslaget medför för sjöfartsnäringsen, anser jag till fullo utgöra motiv härför.

Hr Eke-
bohm.

Hr Ekebohms yttranden avse endast förhållanden, som äga samband med skärgårds-, kanal- och insjöfart, dock (enligt meddelande i telefon) ej sådan kanalfart, som är att hänföra till kustfart, såsom exempelvis Ängf. A.-B. Göta Kanals verksamhet.

Undertecknad får i samband med att ny sjöarbetstidslag skall utarbetas vördsamt framhålla särskilt den mindre sjöfartens hårda kamp för tillvaron i ständig och ojämn konkurrens med de landväga transportmedlen, i synnerhet med biltrafiken, vilken kan draga nytta av många förmåner, dem sjöfarten saknar. Det synes mig därför ofrånkomligt, att i en ny sjöarbetstidslag inrymmas så många lättnader, som rimligtvis kunna erhållas, för att hjälpa

sjöfarten att hållas vid liv. Vid den första sjöarbetstidslagens tillkomst förekom ej alls denna konkurrens mellan transportmedlen på sjön och på land, och flera behovssynpunkter för sjöfartens vidkommande, som då icke kunde förutses, måste därför nu beaktas.

Förslag om införande av 8-timmars arbetsdag i Svenska fartyg kan så länge *Hr Johansson.* 8-timmarsdag ej blivit Internationellt lagstadgat icke tillstyrkas i andra fall än som framgår av preliminära förslaget.

Skulle lag om 8-timmars arbetsdag helt bliva infört att gälla för alla svenska fartyg erhåller därigenom utländsk konkurrens ett kraftigt handtag och Svenskt sjöfartsintresse ett dråpslag, som det tager årtionden att reparera. Genom utredning angående ökning av antalet styrmän, däckspersonal, maskinister, eldare och övrig personal framgår att förslaget 8-timmars arbetsdag å svenska fartyg kommer att stöta på stora ekonomiska svårigheter, vilket i sin tur, om 8-timmars dag genom lag bliver påtvingad sjöfarten, helt säkert kommer att föranleda uppläggning i större skala. Lagen om 8-timmars dag kommer att skada svensk sjöfartsnäring och landets intressen, så ock till skada där den vore avsedd att gagna.

När ämbetsverken gå till slutlig behandling över föreliggande förslag till ändring av sjöarbetstidslagen och särskilt förslag om åtta timmars arbetsdag, bör det tagas i beaktande, att svensk sjöfart ej är allena rådande på havet, utan har att kämpa mot en stark utländsk konkurrens, där ingen åtta timmars arbetsdag förekommer och där sjöarbetstidslagen icke i skärpa kommer upp till den nu redan befintliga svenska sjöarbetstidslagen.

Hr Johansson tillstyrker förslaget till ny sjöarbetstidslag utom i de avseenden, mot vilka han framställt erinringar.

Anm. I denna promemoria äro även intagna uttalanden av hr Johansson i anledning av vissa tidigare av riksdagsmotionärer m. fl. framförda yrkanden.

Under årens lopp har från olika håll framförts krav på att sjöarbetstidslagen måtte erhålla en text, som av var och en lättare kunde förstås, och från redarehåll har betonats nödvändigheten av smidigare bestämmelser i syfte att giva parterna rätt att själva, åtminstone i vissa fall, träffa överenskommelse. *Hr Nilsson.*

Den nu föreslagna formuleringen tillgodoser helt visst båda dessa önskemål på ett bättre sätt än vad fallet är för närvarande.

Rörande den utredning, som verkställdes för att bedöma möjligheten av ett vidsträcktare införande av 8-timmarsdagen för ordinarie arbetet å svenska handelsfartyg, framgår, att även med den begränsning för fartygens storlek, som nu skett, ett sådant beslut, där det låter sig genomföras, skulle medföra kostnader av sådan storlek, att den svenska sjöfarten helt visst icke mäktar att bära dem.

Hr Johansson meddelar sig instämma i det preliminära förslaget till ny sjöarbetstidslag utom i de avseenden, som framgå av hans i det följande omnämnda uttalanden. *Hr Johansson.*

Hr Olsson meddelar sig till följd av bristande tid ej ha kunnat ägna frågan ett så ingående studium, som varit önskvärt, utan måst inskränka sig till kortfattade erinringar (*Anm.* se härom under resp. paragrafer). *Hr Nicklas Olsson.*

Hr Nicklas Olsson vidhåller tidigare av honom gjorda yrkanden. Bland dessa förekommer ett principuttalande till förmån för 8 timmars arbetsdag och 48 timmars arbetsvecka med undantagsbestämmelser för säkerhetstjänst, ankomst till och avgång från hamn m. m. För det huvudsakligaste av dessa yrkanden i övrigt, i den mån de ej i huvudsak tillgodosetts i det preliminära författningsförslaget eller ämnet ej nu ånyo upptagits till särskild behandling av hr Olsson, redogöres under resp. paragrafer.

Hr Lundgren.

Kungl. Kommerskollegium synes vid utarbetandet av föreliggande förslag enbart ha tagit hänsyn till den kostnadsökning, som enligt Kungl. Kommerskollegium på uppgifter byggd uppfattning, skulle bliva en följd av den ändring av lagen i enlighet med de motioner, som framburits av socialdemokratiska partiet och enskilda socialdemokratiska riksdagsmän.

Denna kostnadsökning, som dock icke kommer att motsvara de gjorda beräkningarna men som sannolikt i mindre utsträckning kommer att bli en följd av en övergång från nuvarande Sjöarbetstidslag till en lag om 8-timmars arbetsdag, torde icke kunna undvikas, men lika litet som en kostnadsökning fick vara avgörande när det gällde industrien, lika litet bör den få bli avgörande vid detta tillfälle. En fabrik, som innan »8-timmarsarbetstidslagens» tillkomst sysselsatte ett visst antal arbetare vid kontinuerlig drift var vid lagens ikraftträdande nödsakad att anställa de arbetare, som voro nödvändiga för ett tredje skift och det vore otänkbart att kunna införa 8-timmarsarbetsdagen ombord i fartyg utan att i någon mån behöva öka den *nuvarande* bemanningen.

Det har vidare framhållits, att bostadsförhållandena ombord i fartygen ej medgiva den nödvändiga ökningen av bemanningen, som skulle bliva en följd vid en övergång från nuvarande arbetstidslagstiftning till lag om 8-timmarsarbetsdag, men ej heller detta får utgöra skäl för att arbetstiden för sjöfolk ej skall regleras i enlighet med Washingtonkonventionen. Det är otänkbart, att rederierna för att förbereda sig på 8-timmarsarbetsdagen för sjöfolket skulle bygga fartyg med tillräckligt antal reservbostäder för att kunna mottaga den ökade bemanningen, som enligt deras uppfattning skulle bli en följd av en sådan lag, då ett av deras starkaste motiv mot en sådan lagstiftning just är, att det icke finnes utrymme ombord i fartygen.

Undertecknad tillåter sig erinra om, att Kungl. Maj:ts förordning angående fartygs byggnad och utrustning (6:te kap.) gavs den 23 dec. 1915 men när slutligen »bostadsförordningen» gavs den 20 maj 1927, 13 år senare, fanns det ett mycket stort antal fartyg, som då ännu ej ombyggt i enlighet med förordningen 1915. Det ligger givetvis i rederiernas intresse, att på allt sätt försöka förhindra tillkomsten av en lag, som begränsar arbetstiden för sjöfolk från 12 till 8 timmar per dygn, men i de fall bostäderna ej äro tillräckliga, är detta en brist som rederinäringen haft möjlighet att undanröja under de *goda* åren.

Slutligen har det från rederinäringens talesmän framhållits, att arbetstiden för sjömännen bör regleras genom en internationell konvention. Denna ståndpunkt har de emellertid numera frångått och på den senaste internationella konferensen i Genève år 1929, där sjömännens arbetstid behandlades, framhölls det mycket eftertryckligt från redaredelegerades sida, att arbetstidsfrågan var en angelägenhet, som internationella arbetsbyrå borde överlämna till var nation att själva ordna.

Utan att därmed frångå min uppfattning om nödvändigheten av en konvention, som innehåller internationella regler om arbetstiden för sjömän, finnes det enligt undertecknads uppfattning ej anledning för vårt land att vänta med att tillämpa Washingtonkonventionen för sjömän, därför att rederinäringens män ännu ej kunnat bliva överens om, huruvida det är praktiskt att reglera arbetstiden nationellt eller internationellt.

En mera ingående granskning av Kungl. Kommerskollegiums preliminära förslag och det material, som tillställts mig är, på den korta tid som stått till förfogande, omöjligt, det står dock klart för mig att föreliggande förslag till ändringar av sjöarbetstidslagen i alla avseenden är ett tillmötesgående av rederinäringens önskemål. Utan att frångå mitt förslag om 8 timmars arbetsdagen för sjöfolket finnes det anledning påtala den ändring av paragraf 4,

som kom till stånd vid sjöarbetstidslagens senaste revidering, då orden »för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet» tillkom och som i föreliggande förslag påbyggt på så sätt, att bestämmelserna i vissa fall ytterligare komma att förlänga arbetstiden.

Avsikten med lagen har varit att i möjligaste mån begränsa arbetstiden för de ombordvarande. Det har samtidigt framhållits, att det tagits hänsyn till föreliggande omständigheter (bostadsförhållanden m. m.) som skäl för att 8-timmars arbetsdagen ej genomförts i större utsträckning. Här har man emellertid föreslagit att den för fartygets behöriga bemanningen skall vara avgörande för arbetstidens längd och att ett fartyg, som på grund av maskinella anordningar, fartygets storlek och dess resor, icke kan skötas av det antal manskap som enligt förordningen är tillräcklig för dess behöriga bemanning, utan rederiet varit nödsakad att anställa ett större antal besättningsmän — ett antal som i alla avseenden är tillräcklig för tre vakter — kan ändå på grund av bestämmelserna det för fartygets behöriga bemanning nödiga antal hålla dessa besättningsmän i arbete under 12 timmar per dygn.

Hr Lundgren avslutar sitt yttrande med att framhålla, att de erinringar, som i detsamma kunnat göras, på grund av den korta tid, som stått till buds, icke på långt när från hans sida kunna anses tillräckliga.

Sjöarbetstidslag.

Anm. Kapitel- och paragrafindelningen här nedan hänför sig, där ej annat anges, till det preliminära förslaget i juli 1933.

I KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Lagens tillämpningsområde.

1 mom.

Hr Olsons förslag (Anm. tidigare framlagt) samt motion av hrr Lindberg och Ström av år 1933, att »eller annorstädes» utgår, avstyrkes och nuvarande formulering bibehålles. Genom den föreslagna ändringen kan sjöman neka utföra arbete med trossföring vid förtöjningsarbete i båt eller på land och arbete i pråm vid fartygets sida, med hanterande av last och ombordtagande av proviant. Så ock utförande av rodd såsom båtman till och från fartyget med mera. *Hr Johansson.*

Lagen äger tillämpning på »arbetet». Begreppet arbete är icke klart utrett och torde böra definieras i lagen för att förebygga tvist. Begreppet torde böra sättas i motsats mot begreppet fritid i § 2 mom. 2. För att fritid skall vara för handen bör fordras, att den anställde skall faktiskt kunna (ej »äga») avlägsna sig från arbetsplatsen. Jag anser därför, att till arbete i lagens mening bör räknas även s. k. vistande ombord till förfogande. *Hr Gunnar Olsson.*

Hr Olsson vidhåller sitt tidigare framlagda förslag, att uttrycket »eller annorstädes» måtte utgå. *Hr Nicklas Olsson.*

Hr Lundgren.

Herrar Olsson, Lindberg och Ström ha betr. paragraf 1 mom. 1, 1:sta kap. föreslagit (*Anm.*: tidigare framlagt förslag), att orden »eller annorstädes» utgå, men Kungl. Kommerskollegium har icke funnit anledning att föreslå denna ändring.

I nämnda mom. omnämnes icke arbetets art utan att det avser person som å svenskt fartyg mot betalning är anställd för fartygets räkning. Det är således icke nödvändigt att sjöman utför arbete för fartygets räkning, det erfordras endast att han är anställd för fartygets räkning och att hans förman beordrat honom till visst arbete. Begreppet skeppstjänst definieras i paragraf 2, mom. 1, genom hänvisning till paragraf 1, vilket innebär att allt arbete, som beordras av skeppsbefälet, betraktas som skeppstjänst oavsett det utföres ombord i fartyget eller annorstädes. Detta måste innebära att arbete utfört även å andra platser än ombord i fartyget regleras genom sjöarbets-tidslagen.

Utän att i detta sammanhang ingå på frågan om sjömans skyldighet att utföra arbeten annorstädes än ombord i fartyget får undertecknad på det bestämdaste protestera mot, att även sådant arbete regleras genom bestämmelserna i Sjöarbetstidslagen, och detta så mycket mer i händelse Kungl. Kommerskollegiums preliminära förslag paragraf 7 skulle bifallas vid den fortsatta behandlingen.

Antag exempelvis att redaren för ett fartyg är ägare till en mindre lustbåt där särskild besättning ej är anställd. Denna lustbåt är i behov av reparation men för att spara kostnaderna för sådan, beordrar förman ombord i redarens lastfartyg en eller flera av besättningsmännen att arbeta ombord i lustbåten. Det fartyg, varå besättningen har anställning, har ankommit till hamn och arbetet med fartygets förtöjning avslutats kl. 6 e. m. men då en eller flera besättningsmän på grund av tidigare vaktindelning icke fullgjort den i lagen stadgade maximiarbetstiden av 12 timmar under ankomstdygnen beordras dessa att efter den i hamn brukliga arbetstidens slut utföra ifrågavarande reparationsarbete utan att ersättning för övertidsarbete utgår.

Tidigare var det mycket vanligt att de sjömän, som vid fartygets ankomst till hamn icke fullgjort den i lagen stadgade maximiarbetstiden av 12 timmar, ändock att den ordinarie arbetstiden i hamn avslutats för dagen, beordrades till enahanda arbeten med fartygets underhåll, pumpning av barlast och förberedelser till arbeten som skulle påbörjas följande dag samt d. v. arbeten såväl ombord och i land för befälets och redarens räkning, dessa arbeten betalades då icke med övertidsersättning.

Vid 1929 års förhandlingar med Sveriges Redareförening lyckades vi emellertid att genom kollektivavtal begränsa arbetet till det, som var oundgängligt nödvändigt vid fartygets ankomst, men enligt Kungl. Kommerskollegiums förslag kan t. o. m. privatarbeten åläggas sjöman under en tid av upp till 12 timmar det dygn, fartyget ankommer till hamn, vilket tydligen också varit avsikten vid lagens tillkomst.

Anm. Vad angår den genom kollektivavtal åstadkomna begränsningen av arbetet å ankomstdag finnes till gällande avtal beträffande maskin- och däckspersonal samt kökspersonalen 30. 3. 1933 mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet fogat ett så lydande protokollsutdrag.

»Med avseende på tillämpningen av 9 § i sjöarbetstidslagen hava parterna enats om följande uttalande:

Å dag, då fartyg ankommer till eller avgår från hamn, må, under den tid fartyget ligger förtöjt eller förankrat, sjöman, utöver den i hamn gällande ordinarie arbetstiden, icke utan övertidsersättning användas till annat arbete än sådant, som står i samband med ankomsten eller av-

gången — exempelvis lossning eller lastning av passagerares effekter eller av stycke gods i mindre omfattning — eller eljest är av beskaffenhet, att det ej tål uppskov.»

2 mom.

Angående befäl.

Hr Reuterskiöld ansluter sig till ett av hr Nordborg tidigare framfört förslag, att allt befäl undantages från lagens tillämpning eller i vart fall, förutom dem av befälet, som redan äro undantagna, ende styrmannen och ende maskinisten.

Hr Reuterskiöld.

Allt befäl bör undantagas från lagens tillämpning. I varje fall bör, utöver vad nu gällande lag medgiver angående befälet, undantag göras för ende styrmannen och ende maskinisten.

Hr Ekebohm.

Detta senare önskemål har utförligt motiverats vid sjöarbetstidslagens tillkomst och har sedan framförts vid olika tillfällen, men blivit emotsagt därmed, att dispens från lagen ändock medgives i erforderliga fall, och att de, som på så sätt undantagas, äro relativt få i förhållande till antalet »ende styrmän» och »ende maskinister», som i vanlig ordning hemfalla under lagen. Men detta sistnämnda sakförhållande behöves icke betyda, att lagen därför behöves såsom arbetsskydd åt dessa, utan kan likaväl innebära, att flertalet sådana styrmäns och maskinisters arbete kan utföras oberoende av eller utföras med bortseende från lagen. Eljest borde förvisso dispensförfarandet hava kommit till långt flitigare användning än som skett. På grund härav, och då en del rederier regelbundet varje år måste söka och även erhålla dispens, emedan lagen icke kan tillämpas i deras verksamhet, torde utan hinder ende styrmannen och ende maskinisten kunna undantagas från lagen. Därest lagförslagets 15 § bliver lagfästad bör i kollektivavtal kunna överenskommas att de förmåner, som de styrmän och maskinister hittills erhållit, som genom dispens undantagits från lagen, alltjämt förbliva gällande.

Förutom dem av befälet som redan nu äro undantagna, föreslås undantag från lagen för ende styrman eller bästeman och ende maskinist samt för befälhavare å fartyg, där utom befälhavaren minst en man är anställd.

Hr Johansson.

Instämmer i hr Nordborgs förslag (Anm. tidigare framfört förslag) att, förutom dem av befälet som redan nu äro undantagna ende styrman och ende maskinist, med tillägg, ende styrman eller bästeman, samt befälhavare å fartyg, där utom befälhavaren minst en person är anställd.

Hr Lindberg och Ströms motion år 1933 i samma mom. om, att 1:ste styrman och 1:ste maskinist utgår ur lagen avstyrkes, då 1:ste styrman och 1:ste maskinist på grund av sin befälsställning är befälhavarens närmaste man, kan deras arbete således knappast införas under sjöarbetstidslagen.

Bestämmelsen om undantag från lagens tillämpning av förste styrmän å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes, bör utgå.

Hr Johansson.

Skäl att hava 1:e styrman utanför lagens bestämmelser torde ej förefinnas. De motiv, som hrr Lindberg och Ström i motion till 1933 års riksdag förbragt för att 1:e styrman inrangeras i lagen, synas mig vara fullt bärande. Därtill kommer, att allt sedan lagens tillkomst har gällande kollektivavtal mellan redare- och befälsorganisationerna föreskrivit, att övertidersättning skall utgå till 1:e styrman enligt de i lagen om arbetstiden å svenska fartyg angivna grunder, dock med den begränsningen, att ersättningen beräknas efter å samma fartyg anställde 2:e styrmannens avlöning.

Att även 1:e styrman bör inrangeras i lagens bestämmelser torde därigenom vara fullt naturligt.

Anm. Enligt kollektivavtalet mellan Sveriges Redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening finnes beträffande övertidsersättning åt förste styrman den ytterligare avvikelse från gällande sjöarbetstidslags bestämmelser, att övertiden kan ersättas ej blott med penningar utan även med fritid »under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn».

Dessutom är att bemärka, att nämnda avtal icke innehåller någon begränsning av tiden för förste styrmannens övertidsarbete.

Hr Lundgren.

Den nuvarande forcerade arbetstakten, den knappa och okvalificerade bemanningen ombord i fartygen nödvändiggör, att såväl 1:ste styrman som 1:ste maskinisten måste deltaga i det vanliga kroppsarbetet då därtill kommer en hel del skrivgöromål, som nödvändigt måste utföras på frivakten, är det nödvändigt, att dessa båda befälspersoners arbetstid regleras av lagen för att ett betryggande övervakande av fartygets säkerhet skall vara möjligt.

Angående personal anställd för passagerarnas räkning.

Hr Lundgren.

Hr Lundgren anser, att beträffande den personal, som är anställd huvudsakligast för personalens och passagerarnas förplägnad, torde arbetstiden kunna regleras genom lag. Han framhåller, att arbetstiden för restaurantpersonalen mycket väl kunnat regleras och begränsas till 8 timmar per dygn, varför det icke torde vara oöverstigliga hinder för att även här ifrågavarande personals arbetstid regleras av lag.

Angående person tillhörande redarens familj.

Hr v. Sydow.

Uttrycket »person tillhörande redarens familj» bör närmare preciseras. Till redarens familj torde ej kunna räknas bröder, farbröder, morbröder, kusiner m. fl. utan endast hustru och barn.

Hr Ekebohm.

Här bör preciseras vad slags familjemedlemmar, som avses, och bör ej diträknas andra än familjefadern, dennes hustru och deras barn.

Angående fiske- eller fångstfartyg.

Hr Lundgren.

De fiskefartyg, som förekomma i landet, äro av två slag dels ångrälare och dels mindre motorfartyg. De förra ägas av rederier och de senare i allmänhet av den besättning, som bedriver fiske med fartyget. Vad de förra beträffar äro dessas fångstplatser Skagerack eller Nordsjön och dess fiskeresor i allmänhet två dygn. Vid riklig tillgång av fisk inträffar det ofta att besättningen ombord i dessa fartyg få arbeta oavbrutet under tiden fartyget ligger ute på fångstplatsen. De äro nämligen under den tid fartyget bogserar trålen sysselsatta med att rensa och förpacka den fisk, de fångat vid föregående s. k. »hal». Deras enda möjlighet till vila är vid dessa tillfällen endast under tiden fartyget går till och från fångstplatsen och den tid, fartyget bogserar trålen första gången sedan de anlänt till fångstplatsen.

Arbetet är dock av sådan art, att arbetstiden för den del av besättningen som arbetar med fisket är, såvida det är riklig tillgång på fisk, nödsakad arbete i en följd under tiden fisket pågår, men det är däremot icke nödvändigt, att fartyget omedelbart går ut på ny resa utan att besättningen dessförut beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Arbetstiden för sjömännen ombord i dessa fartyg bör enligt mitt förmenande regleras av lagen men måste deras arbetstid då begränsas under två på varandra följande dygn.

Angående isbrytar- och bärgningsfartyg.

De vid kollegii remiss av den 17 juli 1933 fogade promemoriorna angående isbrytar- och bärgningsfartyg föranleda icke annat yttrande från min sida, än att jag finner ämbetsverkens förslag därom, att dessa fartyg fortfarande skola vara undantagna från lagens tillämpning, väl motiverat. *Hr Reuter-skiöld.*

Hr Lundgren och Olssons förslag (Anm. tidigare framlagt förslag) samt Socialdemokratiska partimotionen år 1930 om upphävande av undantag för isbrytare och bärgningsfartyg, avslås. Den nuvarande förordningen angående isbrytare och bärgningsfartyg tycks icke utgöra någon olägenhet för manskapet, men en ändring enligt förslaget kommer att verka fördyrande i underhåll och vid månget tillfälle, att fördröja arbetsmöjligheten för bispringande av fartyg vid haveritillfällen och ishinder. Den nuvarande förordningen kan icke påvisas ha medfört någon överansträngning för manskap och besättning i nämnda fartyg. *Hr Johanson.*

De i P. M. 6 & 7 anförda synpunkterna för isbrytare och bärgningsfartyg utvisar även att nuvarande arbetsförhållanden ombord icke innebär fara för överansträngning. Detta bestyrkes även därigenom att platserna ombord i dessa fartyg i regel äro eftersökta och innehavas av personer, som blivit anställda många år i följd. Skulle arbetet vara av överansträngande natur kom detta att visa sig genom svårighet att anskaffa besättning. Den befintliga ledigheten gör att platserna äro eftersökta och under sådana förhållanden kan det icke vara av behovet påkallat göra ändring i nuvarande sjöarbetstidslag.

Beträffande frågan, om isbrytarfartyg samt bärgningsfartyg synas mig de verkställda utredningarna klart ådagalägga att det arbete, som dessa specialfartyg såsom sådana utföra, är så oregelbundet, att det icke låter sig regleras genom lag. *Hr Nilsson.*

Hr Olsson vidhåller sitt tidigare förslag att undantaget för isbrytar- och bärgningsfartyg upphäves. *Hr Nicklas Olsson.*

Kollektivavtal, som bl. a. reglerar arbetstiden för såväl isbrytare som bärgningsfartyg, ha en längre tid varit gällande mellan sjöfolkets organisationer och resp. arbetsgivare. *Hr Lundgren.*

Av den utredning, beträffande arbetstiden för manskapet ombord i isbrytare, framgår, att det sällan förekommit att besättningen arbetat längre tid än 8 timmar per dygn. Alltså skulle det endast vara i undantagsfall som det kan ifrågakomma en längre arbetstid än 8 timmar per dygn. Samma är förhållandet med bärgningsfartygen, även där visar utredningen att det endast är i undantagsfall som arbetstiden uppgår till mera än 8 timmar per dygn. T. o. m. förekommer det sällan, att fartygets gångtid till och från strandningsplatsen överstiger denna tid. I det kollektivavtal vi ha med bärgningsföretagen föreskrives en ordinarie arbetstid av 9 timmar per söckendag under bärgningsarbete och det har visat sig, att denna arbetstid ytterst sällan överskridits.

Rederierna för bärgningsfartygen ha framhållit att i händelse arbetstiden ombord i dessa fartyg skall regleras av en lag, kommer det att omöjliggöra dess allmännyttiga verksamhet. Motsatsen har emellertid bevisats genom sjöförsäkringsorganisationernas kollektivavtal, som begränsat arbetstiden för besättningsmännen ombord i dessa fartyg ganska snävt. Göteborgs Bogserings- & Bärgnings A.-B. har icke haft någon som helst olägenhet av kollektivavtal utan har bestämmelserna rörande arbetstiden prolangerats år från år under en längre tid, då vi däremot har fört en konflikt med »Neptun-bolaget» från år 1926 till 1932, en konflikt som endast varit en principstrid och som säkert kunnat undvikas om besättningsmännens arbetstid varit reglerad av lagen.

Av utredningen framgår att vare sig isbrytare eller bärgningsfartyg näp-

peligen kommer att hindras i sin verksamhet av en lag om arbetstid men däremot blir med den definition på begreppet skeppstjänst, som föreslagits i paragraf 1, mom. 1 och som torde bli normgivande för alla fartyg oavsett de falla under lagen eller ej, bli att manskapet ombord i isbrytare och bärgningsfartyg kan hållas till vilket arbete som helst under obegränsad tid, såvida det bland manskapet icke finnes en facklig sammanslutning, som genom kollektivavtal förhindrar detta.

Det kan vid något sällsynt tillfälle inträffa att det i sjöarbetstidslagen medgivna antalet övertidstimmar icke skulle vara tillräckliga för att bärgningsarbetet skall kunna fortgå, men då det vid alla större bärgningstillfällen anlitas extra arbete, torde även detta kunna regleras. Den kostsamma konflikt, som fördes med Neptun-bolaget, hade undvikits om manskapets arbetstid reglerats av lagen.

Anm. Neptun-bolagets och Göteborgs Bärgnings- & Bogserings A.-B:s kollektivavtal lägga icke något hinder i vägen för att obegränsad övertid uttages vid bärgningstillfällen.

Enligt Neptun-bolagets avtal förbinder besättningen sig »att delta i allt för bolagets verksamhet nödigt arbete å andra fartyg och farkoster såväl å däck som i maskin ävensom annorstädes».

Göteborgs Bogserings- & Bärgnings A.-B:s avtal innehåller ingen bestämmelse angående vad slags arbete besättningen är skyldig delta i.

Angående lustfartyg.

Hr Nicklas Olsson. Hr Olsson vidhåller sitt tidigare förslag att undantaget för lustfartyg upphävas.

Hr Lundgren. Arbetstiden för besättningen ombord i lustfartyg torde utan olägenhet för någon allmännyttig näring kunna regleras av lagen. Dessa personers arbeten äro i allmänhet kombinerade med andra sysselsättningar såsom automobilförare och betjänter. Vad de två förstnämnda sysslorna besättningsman och automobilförare beträffar, torde dessa vara av sådan art, att de med hänsyn till andra människors liv och egendom tarvar vaksamhet och då det här icke kan bli fråga om betungande utgifter för »en betryckt industri» finnes det ingen anledning att undantaga dessa fartyg från sjöarbetstidslagen.

Angående segelfartyg med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 registerton.

Hr Reuterskiöld. Hr Reuterskiöld meddelar, att han icke ansett sig böra yttra sig angående 2 mom. e), vilket berör fartyg för vilka särskilda sakkunniga utsetts.

Hr v. Sydow. Som numera fartyg av här omhandlade slag byggas något mindre än 100 ton just i avsikt att undandragas sjöarbetstidslagen, torde den i detta moment omnämnda bruttodräktigheten icke böra överstiga 75 ton i stället för i nuvarande lag bestämda 100 ton.

Hr Ekebohm. Gränsen bör nedflyttas till helst 75 registerton för att tydligare markera var behovet av undantagsställning är att finna. Sedan lagen tillkom, läser en hel del fartyg blivit byggda med ett tontal alldeles i underkant av nuvarande gräns i uppenbar avsikt att därigenom undgå lagens tillämpning.

Hr Johanson. *Hrr Lundgren och Olssons förslag* (*Anm.* tidigare framlagt) samt *Socialdemokratiska partimotionen år 1930* och *motion av hrr Lindberg och Ström år 1933* om upphävande av undantag för segelfartyg med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton samt annat fartyg, som icke äger nettodräktighet av minst 20 ton avstyrkes och nuvarande bestämmelser bibehållas.

Arbetstiden i segelfartyg med eller utan hjälpmaskin under 100 bruttoton är vid lastning eller lossning i regel beroende av arbetstiden i hamnarna, utöver denna tid, före eller efter lossning eller lastning torde inget arbete utföras av besättningen. På annan tid då arbete med lastning eller lossning icke utföres är arbetstiden minimal. Fartygen ligga ofta i hamnarna upp till 8 å 10 dagar, ja stundom längre i törn, fraktsökande eller som vinddrivare. Vid sådana tillfällen utföres inget annat arbete än underhållningsarbeten, vilka utföras på dagar då vädret tillåter, är det dåligt väder och detta i synnerhet om höst och vår, så att underhållningsarbeten icke kunna utföras är besättningen vanligen fri från arbete.

Förhållanden i de flesta fartyg under 100 ton är att betrakta som familjärt, är det någon gång utsträckt arbetstid, uppväges detsamma till fulla av utsträckt frihet.

Under år som gått, utan lagens tillämpning, kan icke påvisas att förhållanden ombord i dessa mindre fartyg varit för besättningen sämre än för besättningen i fartyg där lagen ägt tillämpning, ej heller kan påvisas, att lagens icke tillämpning har vållat överansträngning för besättningen i arbete. Förhållandena i större och mindre fartyg kan icke jämföras så att lagens tillämpning därigenom kan vara påkallad. Man kan gå ut ifrån, att förhållandena icke kunna bli fördelaktigare genom sjöarbetstidslagens tillämpning i fartyg under 100 ton än de varit förut utan lagens tillämpning. Men däremot kan lagen giva anledning till ökade tvister. Någon vinst för manskapet i de mindre fartygen torde lagens utsträckning icke komma att medföra.

Hr Olsson vidhåller sitt tidigare gjorda yrkande om upphävande av det i 1 § 2 mom. e) för bl. a. ifrågavarande fartyg stadgade undantaget.

*Hr Nicklas
Olsson.*

Numera sakna endast i undantagsfall segelfartygen hjälpmaskin, vilket innebär, att de numera icke på något sätt äro i beroende av vindförhållandena. Endast hård vind kan hindra deras fart eller tvinga dem till stillaliggande, men då de i regel endast göra kortare resor på högst ett par dygn, höra även dessa hinder till sällsyntheterna. Vidare lossas och lastas dessa fartyg av besättningarna själva, vilket innebär, att besättningsmännen därigenom att dessa fartyg äro undantagna från lagen många gånger sysselsättas under en onaturligt lång arbetstid. Därtill kommer att de i regel äro bemannade med manskap under 18 år, vilket enbart det skulle utgöra skäl för att arbetstiden reglerades av lag. Möjligheten att ålägga besättningsmännen ombord i segelfartygen med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 registerton, arbete under obegränsad tid har medfört, att dessa fartyg blivt i tillfälle att bedriva en hänsynslös konkurrens, dels med ångfartygen och dels inbördes. De ha, då de äro utrustade med hjälpmaskin, möjlighet att anpassa resorna på så sätt, att den s. k. gångtiden till största delen utfaller nattetid. Man ser alltid till, att fartygen bli lossade så att de kunna avgå på kvällen och i flesta fall är resan beräknad så, att de anlända till hamn på morgonen eller under förmiddagen. Besättningen har då under dagen fått arbeta med lastning eller lossning av fartyget under en tid av 8 timmar, och då fartygen äro så knappt bemannade, är nära nog hela besättningen alltid nödvändig för fartygets manövrering under hela dess resa, blir det ytterst liten tid till sömn och vila.

Hr Lundgren.

Man har med lagen avsett att begränsa arbetstiden för att skydda arbetaren mot överansträngning men i förevarande fall saknas det lagstiftning, vilket medför att t. o. m. minderåriga få användas till arbete under obegränsad tid och vilken tid på dygnet som helst.

De minderåriga, som arbeta inom industrien, skyddas av lagen om arbetskydd men beträffande dessa sjömän begränsas icke ens deras arbetstid till vad som nu anses vara skäligt för en fullvuxen arbetare.

Angående pråmfartyg, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 registerton.

Hr Nilsson. Vissa förslag, vilka ur hr Nilssons synpunkt sett bort beaktas, hava icke vunnit gillande. Beträffande de nu avsedda fartygen anför hr Nilsson följande: Så är förhållandet med pråmfartyg under 100 ton, vilka fortfarande föreslås skola falla under lagens stadganden. Att dessa fartyg icke undantagits, oaktat många och vägande skäl tala härför, är synnerligen beklagligt. Vanligtvis bemannas de med endast skeppare, vilken således har att på bästa sätt själv ordna upp de svårigheter, som yppat sig, att följa såväl sjölag som sjöarbetstidslag. Han själv ensam avgör, om han enligt 2 § 2 mom. äger avlägsna sig från arbetsplatsen, ävensom hur stor övertidsersättning han skall åtnjuta o. s. v. Att sjöarbetstidslagen härunder i många fall icke kan följas är lätt förklarligt.

Hr Nilsson föreslår, att arbete, utfört å pråmfartyg, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 registerton, måtte i likhet med segelfartyg av samma storlek undantagas från lagens tillämpning.

Angående bogserfartyg och andra fartyg av mindre dräktighet än 20 nettoton, som icke äro hänförliga till segelfartyg.

Hr Johansson. Motion år 1932 av hr Ström m. fl. om bogserbåtars m. fl. inrymmande under sjöarbetstidslagen, samt motion år 1933 av hr Edoff Andersson m. fl. att bogserfartyg under 20 nettoton inrymmas under sjöarbetstidslagen kan icke tillstyrkas.

Även i bogserfartyg är arbetstiden och fartygens gång växlande och beroende av bogseringsarbetenas utförande på olika tider av dagen. Det är varje sjöman bekant, att bogserbåtar under en del av dagen och ofta hela dagar ligga överksamma under det att de vid andra tillfällen utföra bogsering hela dagen och ibland kunna få bogseringsorder på eftermiddagen, och sådan bogseringsorder vid tillfälle icke hinner avslutas förrän frampå kvällen. Skulle mindre bogserfartyg inrymmas under lagens bestämmelser måste befälhavaren eller redaren, när sådana arbetstillfällen erbjudas, och desamma icke kunna utföras inom stadgad arbetstid låta bogseringsordern gå ifrån sig eller begära så stora arvoden att de täcka ökade kostnader, vilket skulle hava till följd, att rederiet icke mera erhåller sådant bogseringsuppdrag. Genom övertidens begränsning skulle rederiet dessutom få hålla annat manskap i beredskap för bogseringens utförande. Besättningens frihet, när bogsering icke utföres, uppväger merendels övertiden, varför det icke gärna kan bliva tal om överansträngning i arbete.

Av utredning för bogserfartyg samt skrivelser från Stockholms Transport- och Bogserings Aktiebolag, Göteborgs Bogserings- och Bärgnings A.-B., Sveriges Skogsägareförbund, Sågverksförbundet och Svenska Arbetsgivareföreningen framgår att besättningen icke haft någon olägenhet av den hittills praktiserade arbetstiden i bogserbåtar. Någon överansträngning och fara för den allmänna säkerheten lär således icke kunna påvisas och det är även ett känt faktum, att besättningsmän i bogserbåtar behålla sin anställning i många år, vilket även talar för, att arbetet och arbetstiden icke av besättningen anses överansträngande.

De i motionen framförda uttalandena torde icke kunna i praktiken och verkligheten försvaras, varför desamma icke bör ge anledning till lagförändring.

Hr Nilsson. Vad slutligen beträffar de krav, vilka motionsvis framkommit, avseende en utsträckning av sjöarbetstidslagens giltighetsområde att omfatta även arbete ombord å mindre fartyg, särskilt då bogserfartyg under 20 nettoton, anhåller jag få framhålla följande:

Dessa ångare hava ju till huvudsaklig uppgift att i hamnarna stå till tjänst vid större fartygs förtöjning, förhalning, svängning eller dockning, förflyttning av prämar, leverans av vatten och dylikt. En stor del av dessa arbeten måste utföras å tiden före eller efter den ordinarie hamnarbetstidens slut. På övriga orter och särskilt då i sågverksdistrikten tillkommer i stort sett förflyttning av timmer i flottar och länsar. Sistnämnda arbeten kunna icke utföras, såvida ej lämpliga väder-, vind- och vattenförhållanden m. m. äro rådande, varför de äro i hög grad oregelbundna. Bogserfartygens uppgift är således att utföra en ständigt beredskapstjänst. På grund härav kan sägas, att den större trafiken samt lastnings- och lossningsarbetet i hamnarna ävensom arbetet inom sågverk och industriella anläggningar är synnerligen känsligt för att fartygen i god tid och på rätt sätt fullgöra sitt arbete.

Av den utredning, som verkställets, framgår att arbetstiden i stort sett, trots svåra förhållanden, hålles inom mycket rimliga gränser. Att övertidsarbete måste förekomma är ju beroende av arbetets karaktär.

Emellertid hava arbetsförhållandena för dessa fartyg å de flesta orter sedan många år tillbaka ordnats genom kollektiva avtal, och härvid har den ordinarie arbetstiden vanligen vid varje nytt avtals träffande nedsatts. I samma mån, som så skett, har emellertid övertidsarbetet ökat och härmed också de belopp, som utgått som ersättning härför. Att övertidssiffrorna ibland blivit rätt höga beror på att avtalens ordinarie arbetstid i hamnarna förlagts till de tider, då lastnings- och lossningsarbetet pågår. Under dagens lopp uppstå emellertid långa vilostunder, för vilka något avdrag å den fastställda arbetstiden helt naturligt icke medgives. Skulle dessa vilostunder frånräknas den ordinarie arbetstiden, återstår därför en effektiv tid av rätt så kort varaktighet. Då förhållandena äro sådana kan jag icke se att något verkligt behov för närvarande föreligger att genom lag reglera arbetstidens ombord å fartyg under 20 ton. Det förefaller mig även mycket ovisst, huruvida personalen själv genom en sådan åtgärd skulle ernå kortare eller lämpligare arbetstid.

Jag ber därför att vördsammast få avstyrka en sådan reglering.

Hr Olsson vidhåller sitt tidigare gjorda yrkande om upphävande av det i 1 § 2 mom. e) för bl. a. ifrågavarande fartyg stadgade undantaget.

Beträffande fartyg, som icke äger en nettodräktighet av 20 registerton (bogserfartyg), har Kungl. Kommerskollegium icke funnit skäl att i sitt preliminära förslag föreslå ändring i enlighet med hrr Ströms m. fl. yrkande, utan skall dessa fartyg i fortsättningen undantagas från lagens tillämpning. Skälet därtill synes vara den utredning, som förebragts av Stockholms Transport- och Bogserings Aktiebolag, Sågverksförbundet m. fl. som i första hand avse att bevisa att den effektiva arbetstiden för arbetarna ombord i bogserfartygen icke är längre än vad som kan anses skälig.

Sågverksförbundet har bl. a. med uppgifter från Kramfors Aktiebolag sökt bevisa, att det effektiva arbetet ombord i bogserfartygen är synnerligen ringa, bl. a. har bogserångaren Kramfors av 5 616 timmar haft en gångtid av 2 330, vilket skulle bevisa, att arbetstiden för besättningsmännen ombord i denna bogserbåt i sämsta fall skulle ha en arbetstid av 2 330 timmar under tiden $\frac{12}{5} - \frac{31}{12}$.

Undertecknad har en följd av år genom förhandlingar med ägare av bogserfartyg i Norrland om kollektivavtal för manskapet haft möjlighet att kunna följa arbetet ombord i bogserfartygen och därvid bl. a. funnit, att Kramfors Aktiebolag är ett bolag, som under åren verkligen beflitat sig om att söka begränsa arbetstiden för manskapet ombord i bogserfartygen, men deras uppgifter visa ändock att det finnes fullt fog för påståendet om överansträngning.

Den av bolaget uppgivna tidsperioden för bogserångaren »Kramfors» omfattar 198 söckendagar och 36 sön- och helgdagsdygn. Under denna tid har

Hr Nicklas
Olsson.

Hr Lund-
gren.

fartyget varit i effektivt arbete under 2 330 timmar. Kommer så därtill tiden för fartygets klargöring och diverse andra arbeten, som ovillkorligen måste utföras, kommer arbetstiden för besättningsmännen upp i ett väsentligt högre timantal än den uppgivna gångtiden ändock att ifrågavarande fartyg även användes för s. k. långbogsering, där arbetstiden i vissa fall är indelad i vakter.

Det finnes emellertid anledning till att i detta sammanhang lämna några uppgifter, som omfatta arbetstiden för besättningsmännen ombord i bogserångaren »Ellen», Trävaruaktiebolaget Svartvik. Under maj månad innevarande år har besättningsmännen ombord i nämnda fartyg haft en arbetstid av sammanlagt 454 $\frac{1}{2}$ timmar under 28 arbetsdagar. Arbetstiden har fördelats enligt följande:

1/5	kl. 6	fm.	11.30 fm.	5 $\frac{1}{2}$ tim.
2/5	» 5.30	»	8 em.	13 $\frac{1}{2}$ »
3/5	» 5.30	»	11.30 »	17 »
4/5	» 5.30	»	12.— mn.	18 $\frac{1}{2}$ »
5/5	» 6.—	»	3.— fm.	21 »
6/5	» 6.—	»	6.30 em.	12 $\frac{1}{2}$ »
7/5	» 1.—	em.	6.— »	5 »
8/5	» 6.—	fm.	2.— fm.	20 »
9/5	» 6.—	»	10.30 em.	16 $\frac{1}{2}$ »
10/5	» 5.30	»	11.— »	16 »
11/5	» 5.30	»	—	} o. b. s.
12/5	»	»	8.— »	
13/5	» 2.—	fm.	10.30 »	20 $\frac{1}{2}$ »
15/5	» 5.30	»	11.30 »	17 $\frac{1}{2}$ »
16/5	» 6.—	»	9.— »	14 $\frac{1}{2}$ »
17/5	» 5.30	»	12.— mn.	18 $\frac{1}{2}$ »
18/5	» 5.30	»	8.30 em.	13 $\frac{1}{2}$ »
19/5	» 4.30	»	10.— »	17 $\frac{1}{2}$ »
20/5	» 5.30	»	10.— »	16 $\frac{1}{2}$ »
22/5	» 5.30	»	9.30 »	15 »
23/5	» 5.30	»	3.— fm.	21 $\frac{1}{2}$ »
24/5	» 4.30	»	1.— »	20 $\frac{1}{2}$ »
25/5	» 12.—	md.	5.30 em.	5 $\frac{1}{2}$ »
26/5	» 5.30	fm.	1.— fm.	19 $\frac{1}{2}$ »
27/5	» 5.30	»	1.— »	19 $\frac{1}{2}$ »
29/5	» 5.30	»	12.30 »	19 »
30/5	» 5.30	»	12.— mn.	18 »
31/5	» 5.30	»	8.— em.	14 $\frac{1}{2}$ »
				454 $\frac{1}{2}$ tim.

Under denna tid har förekommit måltidsraster till en tid av sammanlagt 7 $\frac{1}{2}$ tim.

Denna arbetstid har icke varit ovanlig ombord i bogserfartygen i Norrlandsdistrikten under de senaste åren. Bolagen ha nämligen för att begränsa utgifterna, i största möjliga utsträckning, icke haft mera än halva sin bogserbåtsflotta i gång, och dessa ha då pålagts så mycket arbete det varit möjligt, och endast i mycket trängande fall har någon av de upplagda fartygen igångsatts för någon kort tidsperiod.

Vi ha genom kollektivavtal lyckats begränsa den ordinarie arbetstiden men då de äro undantagna från lagens bestämmelser, är det möjligt att ålägga besättningsmännen övertidsarbete under obegränsad tid.

Här synes vara fullgoda skäl för yrkandet om att ifrågavarande fartyg icke böra undantagas från lagens bestämmelser. En industriarbetare har under den tidsperiod, som uppgivits för bogserångaren Kramfors haft en ordinarie arbetstid av 1 584 timmar och under den tid som uppgivits för ångaren Ellen en arbetstid av 204 timmar, då däremot arbetarna ombord i bogserfartygen fått arbeta respektive 2 330 och 454 $\frac{1}{2}$ timmar.

2 §.

Definitioner m. m.

1 mom.

Angående sjöman.

Mom. 1. Hrr Lindberg och Ströms motion år 1933, definitioner: begreppet *Hr Johans-son*: »sjöman» envar som är mot betalning anställd», avstyrkes.

Den i motionen föreslagna ändringen kan icke sägas innebära någon förbättring, snarare tvärtom. En förändring som icke avser något annat än att en förändring skall ske är icke att tillråda. Enär förslaget icke kan framhållas som bättre, bör den förutvarande i lagen befintliga definitionen bibehållas.

Angående oavbruten gång.

För att göra definitionen fullt tydlig torde ordet »icke» böra upprepas före *Hr Eke-bohm*: »äger rum under längre tid — — —».

Förslaget i samma motion (*Anm. motion av hrr Lindberg och Ström år 1933 Hr Johans-son* avses), *definition*, om att oavbruten gång utgår och införande av, »att icke land angöres» kan icke tillstyrkas med mindre där införes, »eller fartyget å redd eller ankarsättning går till ankars».

Det förekommer rätt ofta, att fartyg gå till ankars på tryggad ankarsättning eller redd och nästa dag fortsätta resan, genom definition, att icke land angöres skulle sådant uppehåll i resan giva anledning till tvist och icke komma att medräknas som uppehåll; genom framhållande att fartyget icke anlöpt land, »kaj eller förtöjningsplats». Definitionen, oavbruten gång, bibehålles oförändrad.

Anm. I motionen har föreslagits att definitionen å oavbruten gång utgår eller erhåller följande lydelse: »Oavbruten gång: att icke land angöres».

Angående helgdag.

Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framförda förslag, *Hr Reuterskiöld*: att helgdag begränsas till att omfatta tiden från kl. 6 till kl. 21.

Definitionen på »helgdag» har i förslaget ändrats; varför?

Hr v. Sydow.

Definitionen »helgdag» bör omfatta hela dygnet, varför tillstyrkes vad som *Hr Johans-son*: i preliminärt förslag införts, nämligen *helgdag* dygn, varå sön- eller helgdag här i riket infaller.

Angående fartbegreppen.

Definitionerna å fartbegreppen »oceanfart» och »nordsjöfart» hava i förslaget bragts i överensstämmelse med motsvarande definitioner i kungl. förordningen angående fartygs byggnad och utrustning den 20 maj 1927, dock att det viktiga undantaget gjorts, att fartyg i fart på Island, Färöarna och *Hr Reuterskiöld.*

Norges västkust norr om Trondhjemsfjorden under månaderna maj—september skola med hänsyn till beräkningen av sjöarbetstiden anses såsom nyttjade i oceanfart. Jag anser det rimligt, att detta undantag även inkluderas i arbetstidslagen.

Dessutom vill jag framhålla, att en väsentlig utvidgning kommit att ske, då det gällt att avgränsa nordsjöfarten. Sålunda kommer hela det område, som ligger mellan Cuxhaven och Texel numera att räknas såsom nordsjöfart. Detta innebär en väsentlig skärpning av lagens nuvarande föreskrift, i synnerhet som hamnarna Bremerhafen, Bremen, Emden m. fl., vilka ligga inom detta område, livligt trafikerade av svenska fartyg, varav ett icke ringa antal har en maskinstyrka liggande mellan 250—600 indikerade hästkrafter. De fartyg, som från Östersjön ankomma till de ifrågasatt hamnarna, gå igenom Kielkanalen, och omständigheterna torde tala för, att detta område må kunna likställas med fart å Östersjön.

Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framförda förslag att transatlantisk kustfart bör likställas med inhemsk.

Hr Johans-
son.

Mom. 1 Nordsjöfart annan fart bortom linjen Hanstholmen—Lindesnäs eller bortom Cuxhafen, föreslås; ändras till bortom linjen *Wilhelmshaven—Karmön* på norska kusten.

Det är ett allmänt önskemål, att Bremen, Esbjerg och hamnar på Norska kusten upp till Bergen kommer inom linjen för Östersjöfart. Med den nuvarande bestämmelsen kunna fartyg, utrustade och med befäl för östersjöfart, trafikera alla hamnar i Östersjön, Kattegatt och Skagerack, alla danska hamnar med undantag av Esbjerg. Anlöpa Hamburg men icke Bremen. Hamnar på norska kusten väster om Lindesnäs upp till Bergen kan icke med nuvarande bestämmelser anlöpas.

Större delen av sträckan Lindesnäs—Bergen är inomskärsfart. Och på sträckan Lindesnäs—Karmön kan Farsund, Fleckefjord, Eggersund m. fl. mindre ankarplatser anlöpas såsom nödhamn vid hastigt påkommande dåligt väder.

Det kan icke anses för större risk för sjösäkerheten att fartyg passera kusten uppförbi Lindesnäs, Lister och Jäderlandet, än att passera sträckan Skagen—Lindesnäs. Ej heller kan det anses för större risk, att gå till Bremen än till Hamburg, och passerande av danska västkusten från Thyborön till Esbjerg kan jämföras med passerandet av danska kusten, Skagen till Hanstholmen.

I oceanfart har linjen i preliminära förslaget flyttats från Bergen till Trondhjemsfjorden bortom linjen Shetlands nordpynt, varigenom nordsjöfart utsträckts. Det torde vara lika berättigat att gränsen för östersjöfart utsträcker och detta särskilt för fart utefter norska kusten, väst om Lindesnäs.

Några större skäl mot att den nuvarande linjen flyttas till den föreslagna kan knappast anföras, i all synnerhet, nu när fartygen äro försedda med hjälpmaskin.

Hr Nicklas
Olsson.

Beträffande i det preliminära förslagens 2 § gjorda ändringar av gränslinjerna för oceanfart och nordsjöfart synes mig att dessa definitioners befintlighet i byggnadsförordningen icke utgör tillräcklig anledning att företaga här ifrågasatta ändringar.

2 mom.

Angående uppehåll i arbetstiden.

Hr Reuter-
skiöld.

I detta moment har »annat uppehåll i tjänsten» ansetts böra undantagas från beräkandet av arbetstiden, »förutsatt detsamma varar minst $\frac{1}{2}$ timma och sjömannen därunder avlägsnar sig från arbetsplatsen». Jag förutsätter, att med »arbetsplatsen» icke avses besättningens bostäder och mässrum ombord, och

att således en ledighet bestående i rätt för sjömannen att avlägsna sig från den plats, där han för tillfället utför arbetet ombord, och vistas under exempelvis $\frac{1}{2}$ timma därstädes, icke skall inräknas i den ordinarie arbetstiden.

Ordet »arbetsplatsen» bör till förtydligande utbytas mot »platsen där arbetet utföres»: Om sjömannen under uppehållet får uppehålla sig i skans eller i mäss eller motsvarande, torde han avlägsna sig från arbetsplatsen.

Särskilt för fartyg i inre fart är den föreslagna ändringen att *uppehåll av en halv timmes längd får frånrägnas arbetstiden* behöfelig. Allt sedan lagens tillkomst har detta också påpekats, då tillfälle därtill givits, och det lär svårligen kunna förklaras, varför — såsom i nu gällande lag — en hel timme skall anses såsom fullt förbrukad arbetstid, fastän arbete utförts under kanske endast några få minuter av densamma (såsom exempelvis ibland vid skärgårdsångarnas gång mellan sina stationer).

Uttrycket — — — »och sjömannen därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen» bör helst utbytas mot »och sjömannen därunder äger lämna den plats, där han utför arbetet».

Motion år 1933 av hrr Lindberg och Ström, att måltidsrast och annan rast, för att få undantagas från arbetstiden bör uppgå till minst en timma och annan rast till minst fyra timmar, anses vad förslaget, »annan rast» beträffar, såsom ganska kraftigt tilltagen, för att ej säga orimligt. Genom en sådan bestämmelse skulle halva åttatimmarsdagen försvinna, utan kompensation från besättningens sida, men när åttatimmarsdagen överskrides med 5 minuter skall besättningen ha ersättning såsom för halv timma. *Förslaget* avstyrkes.

Den nuvarande lagbestämmelsen bör i oförändrat skick kvarstå.

En ytterligare utökning av arbetsperioderna än vad gällande bestämmelser medgiva synes mig orättvis, emedan ytterligare svårigheter skulle uppstå för sjömannen att erhålla en sammanhängande fri- och vilotid.

Det föreslagna tillägget, »att sjöman därmed äger avlägsna sig från arbetsplatsen», utgör ej tillräckligt motiv till en strängare lagbestämmelse i övrigt.

Att för omnämnda förändrings berättigande åberopa den beslutade ändringen av 27 § motorförordningen i berörda hänseende synes mig oriktigt, enär arbetsförhållandena i tjänsten för sjömän äro helt olika och betydligt mera svårartade än för den av Eder åberopade kategorien (automobilförare).

Jag anser det icke vara en någon omständighet betingat att så relativt kort uppehåll i skeppstjänsten som en halv timma skall frånräknas arbetstiden, även med det föreslagna tillägget (*Anm.* se hr Gunnar Olssons uttalande ang. 1 § 1 mom.) att den anställde skall »äga» avlägsna sig från arbetsplatsen. Särskilt om mot mitt bestämda bestridande de föreslagna bestämmelserna om kompensation om övertid med fritid skulle gå igenom, väcker inskränkningen i detta moment de största betänkligheter.

Efter min mening måste vissa bestämda gränser vara uppdragna mellan arbetstid och fritid i lagens mening.

Med fritid bör förstås sådant avbrott i arbetstiden, då den anställde faktiskt kan avlägsna sig från arbetsplatsen. Lagens uttryck »äger avlägsna sig» är sålunda icke tillfredsställande. Möjlighet måste i varje särskilt fall finnas för den anställde att avlägsna sig från arbetsplatsen. (*Anm.* Av hr Olssons uttalande ang. 1 § 1 mom. synes framgå, att han med arbetsplatsen avser fartyget.) I själva begreppet fritid måste även ligga, att arbetaren kan hinna under fritiden ordna för sig så, att ett visst mått av vila kan beredas honom. Särskilt när det gäller maskinpersonalen är arbetet sådant, att fritiden bör hava en icke alltför kort varaktighet för att kunna tagas i anspråk (tvättning, ombyte av kläder etc.). Någon inskränkning i den nu gällande hela timmen kan jag icke godtaga, även om ingen kompensation av övertid med fritid ifrågakommer. Skall denna från redarehåll föreslagna kompensationen komma

Hr v. Sydow.

Hr Ekebohm.

Hr Johansson.

Hr Johansson.

Hr Gunnar Olsson.

till stånd, bliva mina invändningar ännu mera vägande. Övertidsarbetet är något, som pålagts den anställde utöver hans ordinarie fullt tillräckliga arbete. Skall detta betungande övertidsarbete kompenseras, d. v. s. givas full valuta, får detsamma icke ersättas med halvtimmar, kanske inskjutna å tider, då den anställde ej kan hava nytta av dem. Jag återkommer till denna sak i anslutning till § 12 och § 14, men vill framhålla, att maskinbefälet intager en svår mellanställning mellan rederiet och manskapet. Jag befarar, att den föreslagna kompensationen kommer att till det yttersta utnyttjas.

*Hr Nicklas
Olsson.*

I samma paragrafs mom. 2 vidtagen ändring därhän, att uppehåll i arbetet av minst en halv timmes varaktighet skall frånräknas arbetstiden, synes mig vara både omotiverad och oskäligen. I stället borde i verkligheten föreliggande praktiska omständigheter hava motiverat en minimitid av minst en halv timmes varaktighet för måltidsrast och minst två timmars annat avbrott i arbetet för att sådant skall kunna anses utgöra avbrott i arbetstiden. Att stadgandet är förbundet med det villkoret, att sjömannen under tiden skall äga rätt att avlägsna sig från »arbetsplatsen» har skäligen ringa betydelse sådana som nu en gång arbetsförhållandena ombord å ett fartyg äro. Med den jämförelsevis långa arbetstiden, som under större delen av totaltiden kan förläggas när som helst under dygnet, måste resultatet obönhörligen bliva det — särskilt å vissa trader och under vissa förhållanden som icke alls äro ovanliga — att såväl arbetstid som fritid, dygnet runt blir sönderplockad i mycket korta perioder, vilka på grund av naturliga mänskliga skäl omöjliggöra för sjömannen att komma i åtnjutande av erforderlig sömn och vila.

Undertecknad föreslår därför, att måltidsrast av minst en halv timmes varaktighet samt annat uppehåll i arbetet som varar minst två timmar frånräknas arbetstiden. Villkoret att sjömannen skall äga att under tiden avlägsna sig från arbetsplatsen synes mig vara under alla förhållanden helt naturligt försåvitt — och detta torde väl vara avsikten — uttrycket »arbetsplatsen» icke skall tolkas på så sätt att själva fartyget är arbetsplatsen.

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

Vaktindelning.

*Hr Reuter-
skiöld.*

Definitionen å begreppet »fjärrtrafik» i § 3 bör överföras till § 2, vilken innehåller övriga definitioner av begrepp, som förekomma i lagen.

Dessutom har påyrkats, att uttrycket »på allmänt brukligt sätt» i samma paragraf måtte utgå med hänsyn till önskvärdheten av att på kortare resor, som endast taga något över 12 timmars tid i anspråk, kunna indela vakterna så, att den ena vakten icke får oproportionerligt lång tjänstgöring i förhållande till den andra.

*Hr Johans-
son.*

Motion år 1926 av hr Lövgren och motion år 1933 av hrr Lindberg och Ström avstyrkes. Den nuvarande av ålder praktiserade vaktindelningen bibehålles. Genom hrr Lindbergs och Ströms motion skulle kökspersonalen få ökat arbete till sjöss, då besättningen icke kunde intaga måltid på frivakt.

Anm. Motionerna av hrr Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona samt av hrr Lindberg och Ström rikta sig bl. a. mot de s. k. stationsvakterna.

I 3 § använt uttryck »vakter (skift) på allmänt brukligt sätt» anser jag vara högst otillfredsställande och synes mig böra ersättas med stadgande om att något av de hittills brukliga vaktssystemen med regelbundna vakter och frivakter föreskrives. Någon hållbar definition på vad som menas med »Stationsvakter» torde knappast kunna formuleras på annat sätt eller med någon annan saklig innebörd än att det utgör frihet för befälhavaren, att utan iakttagande av något som helst system eller regelbundenhet hålla besättningen i arbete dygnet runt upp till den stadgade maximitiden av tolv timmar. Jämväl med hänsyn till bestämmelsen i förslagets 10 § a) synes det — om icke stadgandet om maximum 63 timmars ordinarie arbetsvecka skall bli alldeles meningslöst — vara erforderligt med mera klara bestämmelser rörande vad som menas med vakter. Befälhavare å fartyg i närtrafik skulle ju eljest kunna anordna skeppstjänsten på vilket som helst sätt med tolv timmars arbetstid per dygn och sedan kalla detta för »stationsvakter» eller vakter på allmänt brukligt sätt.

*Hr Nicklas
Olsson.*

4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman.

I § 4 har en helt ny anordning föreslagits, då det gäller att bestämma arbetstiden till sjöss för sjöman, vars arbete är indelat i vakter. Arbetstiden skall nämligen icke såsom hittills beräknas under två på varandra följande dygn utan för varje dygn för sig. I det följande benämnes detta beräknings-sätt för »1-dygns-systemet». Detsamma genomförande har motiverats med önskvärdenheten av att bringa »enhetlighet och reda i författningen». Häremot torde intet vara att erinra, men en reglering av den ordinarie arbetstiden på detta sätt står icke väl överens med det vaktssystem, som för närvarande allmänt tillämpas å utgående svenska fartyg, nämligen 14 timmar ena dygnet och 10 timmar dygnet därpå, och som torde hava varit orsaken till, att arbetstiden i nu ifrågasvarande fall beräknats på sätt som hittills skett. Denna olägenhet har dock i förslaget bortelimineras på så sätt, att möjlighet beretts att kompensera all övertid med motsvarande fritid.

*Hr Reuter-
skiöld.*

Det kan starkt ifrågasättas, huruvida det ur lagstiftningssynpunkt är riktigt att avfatta lagen så, att övertid, som ju bör vara en extraordinär företeelse, med nödvändighet måste regelmässigt uttagas, åtminstone i avseende å viss del av besättningen.

Då det emellertid är svårt att överblicka, huru det föreslagna systemet, där est detsamma det oaktat genomföres, kommer att verka i praktiken, torde det vara tillrådligt, att man först någon tid prövar verkningarna därav, innan det definitivt antages.

Även om 1-dygnssystemet skulle visa sig olämpligt, bör detta givetvis icke medföra, att förslaget om rätten att kompensera övertid med fritid därmed förfaller. En dylik rätt står nämligen i full överensstämmelse med lagens syfte att förhindra överansträngning.

Bestämmelserna i nuvarande paragraf 4, sjöarbetstidslagen bör förtydligas så att klart framgår hur många timmars tjänstgöring som skall utgå per dygn, med bibehållande i huvudsak av den i nämnda paragraf stipulerade arbetstiden. Bestämmelsen att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga 24 timmar, bör kunna ändras till bestämda timmar per dygn.

*Hr Johans-
son.*

Hr Olssons förslag (Anm.: tidigare framlagt) såsom huvudregel 8-timmars arbetsdag kan icke tillstyrkas i andra fall än i de fartyg, där fartygets storlek kräver så stor besättning, styrmän och maskinister inberäknat att trevakts-

system kan införas. I fartyg där så icke är förhållandet kan däremot 8-tim-marsdag icke tillstyrkas.

Hrr Brädefors och Hagbergs motion av år 1933 samt hrr Lindberg och Ströms motion år 1933 kan heller icke tillstyrkas i andra fall än ovan berörts.

Socialdemokratiska partimotionen av år 1930 tycks överensstämma med vad förut anförts angående fartyg där trevaktssystem utan olägenhet kan införas.

Hr Nilsson. Av de föreslagna ändringarna synes mig dygnparens slopande och ersät-tande med dygntid, ävensom att ersätta overtidsarbete med motsvarande fritid, vara av stor betydelse. Huruvida den hittills åtnjutna rörelsefriheten i fråga om arbetstidens anordnande härigenom kommer att kvarstå i samma utsträckning som tidigare synes mig mindre klart. Detta gäller särskilt när-trafiken. Orsaken härtill är bestämmelsen om, att fritid som ersättning för overtid endast får givas å helgfritt dygn.

Anm. Uttalandet avser samtliga paragrafer, beträffande vilka ifråga-satts en övergång från beräkning per dygnpar till beräkning per dygn.

Hr Johansson. Föreliggande ändringsförslag, att ordinarie arbetstid till sjöss för vaktin-delad sjöman skall beräknas per dygn och ej som vad nu är gällande, näm-ligen under två på varandra följande dygn, anser jag av nedanstående skäl olämpligt.

Det nuvarande beräkningssättet för arbetstiden har gått in i det allmänna medvetandet till sjöss, varför en tveksamhet säkerligen skulle uppstå om detta beräkningssätt förändrades. Visserligen är detta skäl ej tillräckligt motive-rande för avslag, men som genomförande av förslaget skulle nödvändiggora realiserande av Edra beräkningsgrunder för overtidsarbetets ersättande med, nämligen, förutom med penningar även av komensation av motsvarande fritid — vilken uppfattning jag ej kan dela — så synes det mig att gällande lagbestämmelser bättre fylla avsikten med lagens tillkomst. Motiv för avslag härutinnan framläggas vid behandling av 12 §.

Hr Lundgren. Hr Lundgren gör vissa erinringar mot paragrafen. (*Anm.* Se härom under rubriken »Allmänt»).

Angående styrmän.

Hr Reuter-skiöld. Arbetstiden för styrman har på så sätt förändrats, att en timma av styr-mannens arbetstid per dygn icke får tagas i anspråk för andra göromål än i lagen angivas. Från redarehåll måste man avstyrka en dylik begränsning av styrmannens arbetstid, enär det kan bliva nödvändigt, att styrmannen jäm-väl under den ifrågavarande timman måste tagas i anspråk för ordnande av skeppsarbete av annan art än det i st. 8 i paragrafen omnämnda, såsom till-syn av lasten, kontroll över att fartyget är läns, att rörledningarna äro i ordning, att luckor äro väl täckta och att i övrigt allt å däck befinner sig i vederbör-ligt skick.

Hr v. Sydow. I fall, som i denna § avses, må som ordinarie arbete åläggas styrman ut-förande av nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring m. m. under högst en timme om dygnet; denna tid anses vara väl kort, i syn-nerhet som utförandet av detta arbete är beroende icke blott av den arbets-intensitet, som presteras, utan jämväl av den skicklighet, som resp. styrman besitter. Den ena styrmannen utför sina nautiska observationer fort och rätt, under det att den andre utför samma långsamt och osäkert och måhända får göra om sitt arbete. En begränsning av den ordinarie arbetstiden för detta arbete till en timme skulle vara att premiera den late, tröge och okunnige med overtidsersättning, under det att den skicklige och intresserade navigatören blir utan.

Jag anser därför, att den i denna § för detta ändamål avsedda ordinarie arbetstiden bör sättas till »*erforderlig tid*», eventuellt »dock högst två timmar om dygnet». Sedan blir det en individuell sak, om arbetet kan slutföras på en halv timme eller på två timmar.

I anslutning till sitt här ovan återgivna yrkande om att arbetstidens beräkning per dygnpar ej måtte ersättas med beräkning per dygn gör hr Johannisson följande uttalande ang. styrmännens arbetstid.

Hr Johannisson.

Skulle föreliggande förslag ändock slutgiltigt framläggas till statsmakterna, anser jag, att 4 § stycket a) bör erhålla följande lydelse: »åtta timmar för styrman, ifall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän *skall* uppgå till minst tre;

samt att i stycket »I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet, orden: »och andra expeditionsgöromål» utgå.

Lagstiftarnes avsikt, att sätta dessa styrmäns arbetstid till 18 timmar per två på varandra följande dygn, således två timmar längre arbetstid än vad det för maskinbefålet föreskrivits under samma förhållanden, torde oförtydligt hava varit, att under den nionde arbetstimmen per dygn möjlighet skulle föreligga för befälhavaren att använda sig av styrmännen för observationsberäkningar och därmed hörande åligganden. Således ej expeditionsgöromål av annan art.

Av denna anledning har jag ansett att detta tillägg »och andra expeditionsgöromål» bör utgå ur lagtexten.

Angående maskinister.

Behovet av en utökning av maskinisternas arbetstid med ytterligare en timma per dygn har från redarehall framförts, detta för att möjliggöra nödig eftersyn av hjälpmaskin, tunnel m. m.

Hr Reuterskiöld.

Angående kollämpare och eldare.

d) I detta stycke synes principen om 8-timmarsdag för eldare hava genomförts å alla fartyg, där antalet det medgiver. Denna utvidgning av gällande föreskrifter är opåkallad. Jag föreslår, att de nuvarande bestämmelserna om dylik sjömans arbetstid till sjöss ändras i överensstämmelse med vad kapten Nordborg i sin ovannämnda promemoria till Kommerskollegium förordat.

Hr Reuterskiöld.

Anm. Hr Nordborg har beträffande *smörjare och kollämpare* föreslagit, att den nuvarande inskränknigen av arbetstiden till 16 timmar under två dygn i följd endast måtte tillämpas i tropikerna.

Beträffande *eldare* innehåller hr Nordborgs promemoria det förslag, som här nedan under rubriken koleldare angivits såsom åberopat av hr Reuterskiöld.

Angående koleldare.

Hr Reuterskiöld ansluter sig till följande av hr Nordborg tidigare framlagda formuleringförslag: »att arbetstiden för eldare å icke oljeeldat ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst 500 indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränkta fart eller utländsk kustfart och vars maskinstyrka uppgår till minst 600 indikerade hästkrafter, icke må, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än 24 timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga 16 timmar. Om hamn i vanliga fall angöres vartannat dygn eller

Hr Reuterskiöld.

med kortare mellanrum för lossning eller lastning, kan skeppstjänsten för eldare å fartyg med en maskinstyrka av upp till 900 indikerade hästkrafter anordnas i tvåvaktsystem.»

Hr v. Sydow. I denna § (*Anm.:* 4 § e avses) föreslås att ordinarie arbetstiden för koleldare skall vara åtta timmar under vissa villkor, bland annat att fartyget är stätt i 3) inskränkta fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

Det förhållandet att ett fartyg har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter innebär icke, att fartyget speciellt vid inskränkta fart under normal gång utnyttjar denna maskinstyrka. Därför anser jag lagen bör formuleras i anslutning härtill, d. v. s. att uttrycket »har en maskinstyrka» skall utbytas mot »vid normal gång använder sig av en maskinstyrka» av minst 600 IHK. I samband härmed ifrågasättes jämväl, huruvida icke den i denna § bestämda minimimaskinstyrkan borde höjas till 1,000 indikerade hästkrafter.

Angående de i gällande lags punkt f) avsedda sjömän.

Hr v. Sydow. Givetvis skulle tjänsten kunna ordnas på ett betydligt smidigare sätt, om den gamla bestämmelsen om tjugofyra timmar under två på varandra följande dygn finge kvarstå, varför detta föreslås.

Angående askhissning.

Hr Reuterskiöld. Askhissning till sjöss har enligt förslaget icke jämställts med säkerhetstjänst utan rubricerats såsom ordinarie arbete. I den av ämbetsverken upprättade promemorian rörande förslaget har såsom motiv härför framhållits, att det ur systematisk synpunkt torde vara riktigare att införa bestämmelsen bland det ordinarie arbetet. Jag finner icke denna motivering bärande och föreslår, att den fortfarande ingår bland bestämmelserna om säkerhetstjänst m. m.

5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.

Hr Reuterskiöld. Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framlagda förslag om en normal arbetsdag av 10 timmar (i tropiska farvatten 9 timmar), förlagda till den tid av dygnet befälhavaren bestämmer.

Hr Johansson. § 5 i sjöarbetstidslagen (*Anm.:* den nuvarande lagen avses) bör förtydligas i ordalydelse. Arbetstiden bibehålles vid vad i lagen bestämmes, så ock arbetstidens förläggande.

Hr Nicklas Olsson. Hr Olsson vidhåller sitt tidigare gjorda yrkande, att dagmans ordinarie arbetstid begränsas till 8 timmar och förlägges till tiden kl. 6—18.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal.

Hr Reuterskiöld. I denna paragraf har den viktiga förändringen vidtagits, att arbetstiden för kökspersonal nedskurits från 12 till 10 timmar per dygn. Mot denna begränsning av arbetstiden för denna personal måste man från redarehåll taga bestämt avstånd. Även om 12 timmars arbetstid i och för sig skulle kunna anses utgöra en betungande tjänstgöring, må man dock ihågkomma, att möjligheter förefinnas åtminstone för den kvalificerade personalen att disponera sin arbetstid på lämpligt sätt. Försåvitt arbetstiden inskränkes, kommer det

i många fall att bliva nödvändigt, att antingen utöka kökspersonalen eller också uttaga övertidsarbete.

I den motivering, som vid lagens tillkomst anfördes för en arbetstid av 12 timmar för kökspersonalen, har också av Kungl. Socialstyrelsen påpekats, att denna personals arbetstid icke på samma sätt som den övriga besättningens är »effektiv arbetstid». Härtill kan jag till fullo ansluta mig och får därutöver tillägga, att det i praktiken icke låter sig göra att med lämplig arbetsorganisation pressa in kökspersonalens arbetsgöromål under en faktisk arbetstid av 10 timmar.

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

Såsom ovan framhållits har svenska regeringen så sent som år 1930 för Internationella Arbetsbyrån förordat en arbetstid för denna personal av 12 timmar. Någon omständighet, som kan medföra, att man nu intager en annan ståndpunkt, läser ej kunna åberopas.

Förslaget innefattar en minskning av ordinarie arbetstiden för kökspersonalen från 12 timmar till 10 per dygn. Som motiv för minskningen anføres blott, att 10 timmar skulle räcka under förutsättning av lämplig arbetsorganisation och skäligen arbetsintensitet. Med utsikt till övertidsersättning vore dock mänskligt, om arbetsintensiteten ofta, kanhända oftast, blev oskäligen och den ordinarie arbetstiden för kort, om den sättes till 10 timmar. Därför bör en ordinarie arbetstid om 12 timmar bibehållas. Utsikten att kunna avsluta dagens arbete så tidigt som möjligt kommer säkerligen att öka arbetsintensiteten och till följe härav automatiskt minska arbetstiden.

Även denna paragrafs (*Anm.*: nuvarande lagen avses) förtydligande är av behovet, arbetstiden synes dock kunna inskränkas till 10 timmar och förläggas under samma tid, som i § 6 (*Anm.*: 6 § i det preliminära författningsförslaget synes avses) bestämmas.

Hr v. Sydow.

Hr Johanson.

7 §.

Ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn.

§ 7 i nu gällande lag, vartill motsvarighet saknas i förslaget, bör kvarstå oförändrad för att möjliggöra bibehållandet av sjövakter i full utsträckning, då fartyget ligger i hamn under högst 48 timmar.

Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare gjorda uttalande om att avsikten med gällande lags 7 § varit, att det där åsyftade uppehållet skulle kunna vara intill 48 timmar, vilket borde tydligt framgå av en blivande bestämmelse.

I denna § användes uttrycket »styckegods i mindre omfattning». Visserligen användes detta uttryck i tidigare protokollsuttalanden för förtydligande av tillämpningen av § 9 i nuvarande sjöarbetstidslag men har ofta givit anledning till tvister. Därför föreslås, att »i mindre omfattning» utbytes mot t. ex. »om högst 50 ton».

Denna paragraf (*Anm.*: 7 § i gällande lag avses) är ganska invecklad och svårtolkad. Särskilt i bestämmelsen, »dygnet näst efter det varunder fartyget ankommit till hamn». Det synes vara onödigt att sammanblanda båda dyggen, varför arbetstiden bör kunna bestämmas varje dygn för sig. En klarare uppställning över paragrafen bör kunna åstadkommas med bestämd arbetstid för

Hr Reuterskiöld.

Hr v. Sydow.

Hr Johanson.

däcksmanskap och maskinpersonal pr dygn. Avfattningen i preliminära förslaget torde täcka formuleringen och ger en klarare uppfattning av paragrafens innebörd, varför detsamma tillstyrkes.

Denna paragraf (*Anm.*: 9 § i gällande lag avses) kan utgå, då vad som föreskrives i densamma kan intagas i föregående paragrafer. Ordinarie arbetstiden vid fartygs ankomst eller avgång bör kunna fixeras till, pr dygn, förslagsvis 12 timmar.

Hr Larsons uttalande (*Anm.*: tidigare gjort uttalande), att sjöman icke bör åläggas skyldighet att deltaga i lastning och lossningsarbete, kan icke tillstyrkas.

Hrr Lindberg och Ströms motion av år 1933 beträffande helgdagsarbete och däri anförda tjänbarhet av begreppet »stycke gods» i mindre omfattning bör beaktas. Stycke godslossning, »mindre omfattning» bör på sön- och helgdag helt utgå och ej tillåtas, *då tjänbarheten gör*, att mindre och större partier lastas och lossas, vilket utan olägenhet kan uppskjutas.

Hr Nilsson.

Vad åter angår 7 § synes denna vara avsedd att numera gälla för såväl fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart som för mera inskränkt fart. Härigenom kommer paragrafens punkt b) att i sådana fall, då kortare resa förekommit, begränsa den ordinarie arbetstiden till ett fåtal timmar, i vissa fall understigande ordinarie arbetstid i hamn å vardag. För pråmfartyg i östersjöfart, där en mängd arbeten nödvändigtvis måste utföras omedelbart vid ankomst till hamn, är ett sådant stadgande särskilt hindrande. Jag anser därför, att bestämmelsen om övertid efter kl. 18 vid ankomst till hamn icke bör gälla förrän viss bestämd arbetstid under ankomstdygnets fullgjorts. En sådan bestämmelse bör icke behöva hindra förverkligandet av det uttalade önskemålet att snarast möjligt övergå till den arbetsordning, som gäller för kommande hamndygn.

Hr Nilsson föreslår, att å fartyg i närtrafik sjömans ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn måtte utgöra för dygn räknat högst 12 timmar utan avseende på ankomsttid.

Hr Johannisson.

Som förslagens 7 och 9 §§ äro avsedda att träda i stället för den nuvarande lagens 9 § och som jag vid behandling av 4 § där framfört skäl för olämpligheten av förändring av gällande beräkningsgrunder, nämligen att nuvarande lagtexten »24 timmar på två på varandra följande dygn» utbytes mot tolv-timmarsdygn, så föreligger samma skäl här för att ej förändra gällande bestämmelse till tolv timmar. 1:a stycket anser jag därför bör förändras till: Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygs ankomst till hamn må icke under två på varandra följande dygn överstiga 24 timmar, dock att — — — etc.

Vidare att ett nytt stycke införes så lydande: arbetstiden för styrman må ej överstiga för sådan sjöman stadgade arbetstiden till sjöss.

Edra motiv för förslagens berättigande att utöka styrmans arbetstid, synes mig emellertid högst egendomliga av bl. a. följande. I kommentar i föreliggande fråga till 4 § sägs: »Den ordinarie arbetstiden till sjöss för styrman å fartyg, för vars behöriga bemanning fordras tre styrmän, har inskränkts så, att den nionde arbetstimmen under dygnet allenast skulle få användas för vissa angivna ändamål, vilka på sin tid motiverade tillkomsten av denna arbetstimme.» Vidare i kommentar för 7 § sägs: »De styrmän, vilkas ordinarie arbete till sjöss enligt den för 4 § föreslagna avfattningen skulle något inskränkta, skulle i stället enligt den föreslagna 7 § få sin arbetstid å ankomstdygn utökad från nuvarande 9 timmar per dygn till 12 timmar.» I förra fallet tillrättalägges ett förhållande som från början varit avsikten vid lagens tillkomst, och i den senare kommentaren motiveras utökningen av arbetstiden för denna kategori styrmän på grund av i 4 § gjord inskränkning av arbetstiden, vilken inskränkning dock var avsedd som högst berättigad. Det synes mig

därför som att en viss inkonsekvens föreligger i Edra motiv för berättigandet av en utökning av arbetstiden för dessa styrmän.

Jag avstyrker därför utökning av denna kategori styrmäns arbetstid vid fartygs ankomst till hamn.

Anm. Hr Johannissons referat av kommentaren torde tarva någon komplettering. Förutom att i kommentaren framhölls, att styrmännen genom utökningen av deras arbetstid skulle få samma arbetstid som bl. a. dagmännen, anfördes följande: Denna utökning har föreslagits såväl av hänsyn till det vid ankomsttillfällen särskilt framträdande behovet av att kunna anlita styrmännens tjänster som ock av omsorg om de utanför sjöarbetstidslagen stående befälhavarne och förste styrmännen, vilkas arbetsbörda, till följd av den berörda begränsningen till 9 timmar av andre och tredje styrmännens ordinarie arbetstid, kan antagas i många fall hava ökat.

I förslagets 7 § infört stadgande om att vid fartygs ankomst till hamn under sön- eller helgdag samt efter kl. 18 å vardag, sjöman må kunna åläggas att utöver erforderligt arbete i samband med själva ankomsten, utföra en rad andra arbeten, har enligt min mening givits en omfattning som är ägnad att i oskälig utsträckning borttaga verkan av de maximibestämmelser beträffande sjömännens arbetstid, som lagen dock innehåller. Mot lossning av post och passagerares effekter samt sådant gods vars lossning icke utan fara för godset kan uppskjutas är ingen anmärkning att göra. Men att häri även inbegripa vanligt stycke gods är omotiverat. Om uttrycket »i mindre omfattning» hittills hade tolkats i restriktiv riktning hade måhända icke så stor anledning till invändning förelegat, men hittills har mig veterligt aldrig något fall förekommit i praktiken då det ansetts att uttrycket inneburit någon översta gräns för stycke-godskvantitetens omfattning eller för den tidrymd som dess lastning eller lossning tager i anspråk.

*Hr Nicklas
Olsson.*

Då hr Olsson förklarar sig vidhålla i ärendet tidigare av honom gjorda ändringsyrkanden i sjöarbetstidslagen, torde i detta samband böra beaktas, att han tidigare föreslagit, att hamnarbetstiden å vardag skall under ett ankomst- och avgångsdygn få utökas allenast med en timme samt allenast för sådant arbete, som nödvändigt måste utföras för att ankomsten resp. avgången skall kunna äga rum.

8 §.

Ordinarie arbetstid i hamn.

Angående arbetstidens begränsning.

Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framförda förslag om ökad arbetstid å söckendag och till hr Nordborgs uttalande om att begränsningen beträffande tropikerna var alltför generell formulerad, enär åtskilliga hamnar och kuststräckor därstädes hava ett klimat, som mycket väl tillåter arbetets bedrivande under samma tid som i andra hamnar. Därjämte ansluter hr Reuterskiöld sig till hr Nordborgs förslag om att den för klargöring anslagna halvtimmen borde få utnyttjas såsom kompensation för vakttjänst i hamn.

Hr Reuterskiöld.

Paragrafen torde omformuleras, arbetstiden bibehålles som paragrafen föreskriver, med undantag för kökspersonalen, där arbetstiden möjligen kunde sättas till tio timmar. Förläggningen av arbetstiden å tiden som i paragrafen bestämmes, med undantag för kökspersonalen, där tiden kan förläggas mellan kl. 5 och 19, sön- och helgdagar en timme senare på morgonen.

Hr Johanson.

Motion år 1933 av hrr Brädefors och Hagberg om 7-timmars arbetsdag och 40 timmars arbetsvecka avstyrkes.

Hrr Lindberg och Ströms motion år 1933 om borttagande av den för klargöring anslagna halvtimmen kan icke tillstyrkas. Klargöring är att närmast betrakta såsom säkerhetstjänst.

Hr Lundmans förslag (Anm.: tidigare framlagt) om 8-timmars arbetsdag i tropikerna för kökspersonalen — — — — kan väl lämnas utan avseende.

Hrr Brädefors och Hagbergs motion år 1933 om 7-timmars arbetsdag och 40 timmars arbetsvecka, samt *hrr Lindberg och Ströms motion år 1933* om begränsning till åtta timmar, avstyrkes, då av sagda motioner tycks framgå att motionärerna ha så olika uppfattningar i arbetstiden, att inget helt kan utgå av detsamma. 7 à 8-timmars arbetsdag för kökspersonalen skulle innebära att matlagning i de flesta fartyg kom att delvis utföras på övertid.

Motion av hrr Brädefors och Hagberg att besättningen icke skall få användas till lastning eller lossningsarbete eller vinschkörning avstyrkes, då genom sådan lagbestämmelse svensk sjöfart i stor utsträckning komme att avstanna till skada för dem, som motionärerna velat skydda.

Hr Nicklas Olsson. Vid ett tidigare tillfälle har hr Olsson föreslagit, att den för klargöring anslagna halvtimmen borttages.

Nu anför han i detta ämne följande.

I förslaget 8 § nyinfört stadgande om att klargöringsarbeten, utöver eljest stadgad ordinarie arbetstid, skall betraktas såsom ordinarie arbete, är omotiverat och enligt min mening också helt oriktigt. Bestämmelsen om högst en extra halv timmes sådant arbete per dag tillkom på sin tid för att vid förekommande tillfällen hamnarbetarnas ordinarie arbetstid skulle kunna till fullo utnyttjas. Det är nu emellertid långtifrån alltid som det förhållandet inträffar att besättningens medverkan erfordras i och för uppnåendet av detta syftemål, och det kan därför icke föreligga några bärande motiv för att betrakta dylikt arbete såsom annat än undantagsfall som vid behov må få förekomma och då betraktas såsom extra ordinarie arbetstid. Det kan också — åtminstone i praktiken — uppstå tvekan om, om inte ett dylikt stadgande skulle rubba de föreskrivna gränserna för arbetstidens förläggning under dygnet. Undertecknad yrkar därför att detta tillägg strykes.

Angående begränsningen å helgdag.

Hr Reuterskiöld. Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framlagda förslag om att arbetstiden för lättare rengöringsarbete ökas till det dubbla beträffande sjöman, som ej tillhör kökspersonalen.

Hr Johansson. Hr Johansson anser, att hr Lundmans tidigare avgivna förslag om stadgande för att hindra kökspersonals exploatering, då befälet håller gästabud, väl kan lämnas utan avseende.

Angående arbetstidens förläggning.

Hr Reuterskiöld. Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framlagda förslag om att bestämmelserna modereras, enär det i praktiken yppat sig stora svårigheter att undvika att fullt utnyttja eller till och med överskrida den tillåtna övertiden.

Hr Johansson. Hr Johansson anser, att socialdemokratiska partimotionens förslag om en timmes senare arbetstid om morgnarna för kökspersonalen bör beaktas.

9 §.

Ordinarie arbetstid vid avgång från hamn.

(Observera de under 7 § omnämnda yttrandena.)

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

10 §.

Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik.

Definitionen å »närtrafik» bör överflyttas till § 2.

Vad beträffar i mom. a) och b) förekommande uttryck »på allmänt brukligt sätt» hänvisas till vad ovan under 3 § anförts.

*Hr Reuter-
skiöld.*

1) mom. 2) Enär å fartyg, som nyttjas i de farter detta yttrande gäller, det veterligen icke förekommer något fall, där skeppstjänsten är indelad i vakter, torde anledning saknas att i detta yttrande närmare ingå på de för sådant fall föreslagna lagbestämmelserna.

*Hr Eke-
bohm.*

Anm. Hr Ekebohms yttrande avser i dess helhet endast skärgårds-, kanal- och insjöfart, dock ej sådan kanalfart, i vilken ingår kustfart (såsom exempelvis Ängf. A.-B. Göta Kanals verksamhet).

2) mom. b) Ehuru väl detta moment avser arbete såväl till sjöss som i hamn sättes ifråga, huruvida icke detta borde för tydlighets skull utskrivas liksom i nu gällande lagen.

3) Att begränsa ordinarie arbetstiden till tolv timmar om dygnet i stället för nuvarande lagens 24 timmar under ett dygnpar synes icke medföra hinder för skeppstjänstens behöriga utförande. Däremot får denna ändring i vissa fall betydelse vid beräkning av övertid.

4) Därest det, som i nuvarande lagen 13 § mom. d) sägs om askhissning, är tillämpligt å fartyg, vilka nyttjas i närtrafik, bör sista stycket i lagförslaget 4 § inflyta såsom moment under 10 § i sagda förslag.

Hr Johansson anser, att nu gällande lags 11 §, vilken motsvarar 10 § a) i det preliminära förslaget, kan uppgå i föregående paragrafer.

*Hr Johans-
son.*

Vidare anser hr Johansson, att den i gällande lags 12 § bestämda arbetstiden bör bibehållas fördelad per dygn.

Hr Olsson vidhåller sitt tidigare framförda yrkande, att beträffande sjöman å fartyg utan vaktindelning, som nyttjas å kortare resa, måtte föreskrivas dels 8 timmars sammanhängande vilotid under varje dygn, dels ock förkortning av den ordinarie arbetstiden per vecka till 48 timmar.

*Hr Nicklas
Olsson.*

Hr Nilsson gör ett uttalande, som berör 10 §. Se härom under 7 §.

Hr Nilsson.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete.

11 §.

Säkerhetstjänst m. m.

Såsom säkerhetstjänst bör fortfarande rubriceras askhissning till sjöss samt vakttjänst i hamn.

*Hr Reuter-
skiöld.*

Hr Johansson gör angående gällande lags 13 §, som handlar om säkerhetstjänst m. m., följande uttalanden:

*Hr Johans-
son.*

Motion år 1933 av hrr Brädefors och Hagberg, att begreppet säkerhetstjänst avskaffas och ersättes med övertidsbetalning avstyrkes.

Det kan förekomma, att arbete för fartygets räddning även innebär räddning av fartygets besättning. Genom motionens ordalydelse kunde vid sådant

tillfälle ifrågasättas om ej sjöman kom att uppbära övertidsbetalning för arbete som utförts i samband med fartygets räddning, räddning av eget liv.

Hr Lindbergs förslag (Anm. tidigare framfört förslag) om nattvakhållning i hamn, samt hrr Lindberg och Ströms motion år 1933 angående nödig vakttjänst i hamn och dess bestämmande till högst åtta timmar, samt dubbel övertidsersättning, avstyrkes.

Motion av hrr Lindberg och Ström år 1933 om paragrafens formulering så att tvekan ej kan råda om vad som är att hänföra till säkerhetstjänst tillstyrkes under förutsättning, att sådan formulering kan åstadkommas. Den i nuvarande paragraf 13 befintliga formulering torde i det närmaste täcka ordet »säkerhetstjänst».

Hr Johannisson.

I denna paragraf bör införas ett moment, nämligen e) *nödig vakttjänst i hamn.*

Hr Gunnar Olsson.

Jag anser, att bestämmelserna om säkerhetstjänst i den nya lagen böra underkastas en genomgripande revision. Bäst vore efter min mening om reglerna härom uteslöts ur lagen.

Av allmänna rättsregler (nöd etc.) torde kunna härledas skyldighet för varje ombord anställd att utföra säkerhetstjänst i trängre bemärkelse, vartill väl åtminstone under vissa förhållanden arbete, som avses i § 11, mom. b och d kan räknas. Sådant arbete, som avses i § 11, mom. c torde icke kunna rubriceras såsom säkerhetstjänst, utan är närmast jämförligt med vissa slag av underhållsarbete eller vakttjänst. Jag anser, att hithörande arbete, då det ej utföres på ordinarie arbetstid, bör helt jämföras med övertidsarbete. Det enda undantag härvid, som jag kan godtaga är, då arbetet direkt haft avseende å räddning av passagerares, befålets eller manskapets liv (exempelvis då fartyg har gått under och en livbåt manövreras för att nå land). Den specifikation, som lämnats i § 11 mom. a, är sådan, att densamma kan avse nära nog allt arbete, som behöver utföras ombord, och extensiva tolkningar hava ofta förekommit även från Eder sida. Jag inskränker mig till att nämna det av Eder i skrivelse den 26 november 1927 till Sveriges Redareförening meddelade utlåtandet, vari beröres fråga, som nu regleras i § 13 c i förslaget. Den utvidgning av begreppet säkerhetstjänst, som nämnda utlåtande innehåller, har skett oaktat samtliga rikets hovrätter intagit annan ståndpunkt i meddelade domar.

Jag framhåller, att all lagstiftning på hithörande område rent principiellt söker jämföra arbete till sjöss med arbetet i land (lagutskottet vid sjömanslagens tillkomst). Anledningen härtill är givetvis den, att osäkerhetsmoment till sjöss alltmåra försvinna genom utvecklingen på olika områden. Begreppet säkerhetstjänst torde för övrigt till stor del bottna i sjöfolkets sedan gammalt tillbakasatta ställning. Man har svårt att förstå, varför en arbetare till sjöss skall behöva för arbetsgivarens och lastägarens räkning under vissa förhållanden utföra arbete utan betalning. Antager man exempelvis att i en fabrik i land en ångpanneexplosion skulle ske, i anledning varav fabriken maskinister få arbeta dag och natt under en tid, skulle givetvis detta arbete ersättas. Om man jämför en mindre fabrik i land med en oceanångare, som kanske har mera folk ombord än hela den stad, där förenämnda fabrik finnes, så har man svårt att förklara olikheten i de anställdas behandling.

Särskilt obillig synes bestämmelsen i § 11 mom. d vara, där det stadgas att till säkerhetstjänst skall räknas sådant arbete, som föranledes av att besättningen under resa förminskas.

Jag anser, att om en besättning minskas under resa, det arbete, som härav föranledes, bör ersättas av rederiet, för vars räkning arbetet utföres. Ersättningen bör utgå såsom för vanligt övertidsarbete, och detta oavsett av vil-

ken anledning minskningen skett. Beror minskningen av besättningen på sjukdom eller motsvarande anledning, bör detta ej medföra ändring, enär befälhavaren äger rätt att när som helst avskeda den sjuke. (Jfr § 32, sjömanslagen.) Föredrager han av ekonomiska skäl att behålla besättningsmannen kvar ombord, vilket i sin tur medför skyldighet att betala honom hyra, bör detta ej lända de övriga besättningsmännen till förfång. Avskedar befälhavaren själv en anställd eller underlåter den sistnämnde av någon orsak att utföra arbete, förefaller ju kravet på ersättning åt de kvarvarande vara ännu mera rimligt.

Vissa närbesläktade fall hava prövats av domstol. Jag inskränker mig till att åberopa det exempel, som avses i Eder förenämnda skrivelse till Sveriges Redareförening. Den däri avsedda maskinisten, som i oceanfart fått tjänstgöra 24 timmar under 2 på varandra följande dygn i stället för 16 timmar under samma tid, har av domstolarna tillerkänts övertidsersättning och icke andel i inbesparad hyra. I det åberopade fallet hade befälhavaren uraktlåtit att, innan fartyget kom i oceanfart, påmönstra den tredje maskinisten. Fallet borde efter min mening behandlas lika, om befälhavaren påmönstrat tre maskinister men en av dem sedan ombord av den ena eller andra orsaken icke arbetat.

Hr Olsson vidhåller sin tidigare uttryckta önskan, att stadgandet i punkten a) kompletteras i enlighet med ämbetsverkens uttalanden rörande begreppet säkerhetstjänst. Hr Nicklas
Olsson.

12 §.

Övertidsarbete.

Att *övertid* måste *ersättas med fritid* är en direkt följd av arbetstidens begränsning per dygn i stället för dygnpar. Hr Eke-
bohm.

Motion år 1933 av hrr Brädefors och Hagberg om förbud mot att besättningen i hamn användes till arbete utöver den ordinarie arbetstiden bör lämnas utan avseende. Hr Johans-
son.

En sådan bestämmelse blev en begränsning i besättningens rättighet att själva bestämma om den mot ersättning skulle utföra övertidsarbete. En rättighet, som tillkommer varje annan arbetare i land, skulle således fråntagas besättningsman.

Lagens viktigaste syftemål torde vara förutom att hindra överansträngning, förhindra att arbetstagaren oskäligt utnyttjas till arbete å tider, då större ersättning annars skulle utgå för förrättat arbete än under ordinarie arbetstid. Det synes mig därför ej rätt under så komplicerade förhållanden som sjömansyrkets utövare arbetar — med obestämda arbetstider såväl dag som natt — att förutsätta frihet för arbetsgivaren att bedöma när den ena eller andra förmånen skall utgå. Hr Johan-
nisson.

Det synes mig däremot, att just genom att övertidsarbete ovillkorligen skall ersättas i penningar och genom att bestämmelser finnas om maximitid för övertidsarbete, oskäligt utnyttjande av arbetskraften därigenom förhindras.

Jag anser av anförda skäl därför att nuvarande 14 och 15 §§ bibehållas med de ändringar, som nödvändiggöras av paragrafändringen.

En tilläggsbestämmelse anser jag emellertid bör införas i lagen, vari stadgas, att efter det lagstadgad maximitid i övertidsarbete uttagits, ersättning skall utgå för överstigande arbetsprestation och ej ett sådant förfarande fortgå, som Kollegium gör gällande, nämligen, att när maximiövertiden uttagits, skall överskriden arbetstid betecknas som säkerhetstjänst.

Förebärande av motiv för en sådan bestämmelses berättigande, torde ej vara behöfligt.

*Hr Gunnar
Olsson.*

Från redarehåll har föreslagits att övertid skall kunna kompenseras ej blott med penningar utan även med fritid.

Som jag redan anförde, är jag nödsakad att bestrida, att sådan ändring sker i gällande bestämmelser.

Övertidsarbetet är av naturliga skäl mera betungande än det ordinarie arbetet. Detta framgår bl. a. av att övertidsarbete är begränsat i lagen. Till en begränsning av övertidsarbetet bidrager rent faktiskt även övertidsersättningen, vadan densamma kan anses fylla en social uppgift. Om kompensation av övertid med fritid kan ske, kommer detta att medföra en ökning av övertidsarbetet. Redarna komma, särskilt då depression råder, att kräva av befälet att högsta möjliga övertid skall uttagas, *utan kostnad*, d. v. s. mot kompensation av fritid. Befälets ställning blir då utomordentligt svår. De omläggningar av arbetet och de komplikationer, som komma att följa, kunna nu ej till fullo överblickas, men svårigheterna äro större med hänsyn till den i och för sig nödvändiga föreslagna bestämmelsen, att övertiden måste kompenseras inom viss kort tid. Jag anser det vara uppenbart, att de ombordanställda, och i sista hand även sjösäkerheten, komma att bliva lidande, därest den föreslagna anordningen blir lag. Jag har redan tidigare framhållit, att olägenheterna bliva större, därest för kompensation skulle kunna användas så ringa uppehåll i arbetet som en halv timme.

Anm. Se även hr Olssons uttalande till 2 § 2 mom.

*Hr Nicklas
Olsson.*

I 12 och 13 §§ föreslagna ändringar beträffande övertidsarbetets ersättande och begränsning synes mig helt kullkasta eljest befintliga stadganden rörande den ordinarie arbetstidens längd och förläggning under dygnet. Det torde icke behöva spillas några ord på att förklara detta. Dessutom är det givet, att några timmars övertidsarbete en kväll under fartygets hamnliggande, heller icke för den enskilde sjömannen kan anses vara till fullo ersatt med motsvarande fritid under påföljande dags ordinarie arbetstid. Är han i behov av sömn och vila låter sig knappast detta behov tillfredsställas ombord under pågående lastning eller lossning med dess skrammel av vinchar och annan arbetsmaterial, och vill han använda tiden till förströelse så faller detta sig oftast icke så lätt under tid på dagen då de flesta andra människor äro i arbete och nöjesetablissemang m. m. äro stängda. Visserligen kan den invändningen häremot göras, att icke heller vid kontant betalning kommer sjömannen i åtnjutande av vila eller förströelse, men dels utgör den kontanta ersättningen för sjömannen ett mera direkt och påtagligt vederlag och dels utgör det ett bättre korrektiv mot övertidsarbete som icke är absolut av behovet påkallat.

Hr Lundgren.

Förslaget om att arbete utfört utöver den ordinarie arbetstiden skall kunna ersättas med fritid (förslagets paragraf 12) avstyrker undertecknad på det bestämdaste, då detta i praktiken skulle medföra att man kan förlägga arbetstiden, då fartyget är i hamn, till vilken tid som helst på dygnet. Övertidsersättningen har hittills varit det enda som avskräcker rederierna för att uttaga en onormalt lång arbetstid men bifalles föreliggande förslag kommer det att innebära, att besättningsmännens arbetstid under en del dygn utsträcker utan att ersättning därför behöver betalas och den fritid som lämnas som kompensation kan icke benyttas till vare sig sömn, vila eller förströelse. Kommer så därtill förslaget i paragraf 2 mom. 2 att uppehåll i skeppstjänsten, såvitt detsamma varar minst $\frac{1}{2}$ timma, skall räknas som fritid, blir bestämmelserna om arbetstidens förläggning (paragraf 8) utan någon som helst betydelse.

13 §.

Begränsning av övertidsarbete.

Hr Johansson tillstyrker hr Nordborgs tidigare framförda förslag, att begränsning av övertidsarbete upphör, eller, om så ej sker, att frihet lämnas till överenskommelse om längre övertid. *Hr Johansson.*

Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs nyssberörda förslag samt till ett generellt uttalande av honom om att jämkning i åtskilliga hänseenden bör ske mellan övertid och ordinarie tid till den senares förmån. *Hr Reuterskiöld.*

Hr Johannisson och Nicklas Olsson uttala sig angående begränsning av övertidsarbete, som ersättes i penningar. Se härom yttranden under 12 §. *Hr Johannisson och Nicklas Olsson.*

14 §.

Ersättning för övertidsarbete.

I avseende å övertidsersättnings storlek anser jag, att denna för närvarande i vissa fall blir allt för betungande. Övertidsersättningarna uppgå å ett stort antal fartyg till avsevärda belopp och försätta därigenom de svenska fartygen i ett sämre konkurrensläge i förhållande till de utländska, som icke äro belastade med dessa utgifter. Jag hänvisar härutinnan även till kapten Nordborgs ovannämnda promemoria av den 18 februari 1930. *Hr Reuterskiöld.*

Anm. Hr Nordborg har i promemorian anfört följande: Grunden för övertidsersättnings utgående, nämligen storleken av månadshyran, är olämplig, enär vederbörandes större eller mindre kvalifikationer, särskilt vad angår befälet, icke skäligen bör tillmätas uteslutande avgörande betydelse. Ifrågasättas bör, huruvida man icke bör fixera ersättningen till visst belopp. Den norska lagens bestämmelser rörande övertidsersättnings storlek torde vara mera lämpligt avvägda.

Vid kompensering med »fritid» bör denna kunna förläggas till samma dygn eller närmast föregående eller något av de två närmast efterföljande dygnen (oberoende av om helgdag). *Hr v. Sydow.*

Bestämmelsen att fritid, varmed övertiden ersättes, skall vara förlagd till visst *helgfritt dygn* innebär i somliga fall en skärpning av lagen. Sålunda kan ej övertid, som uppkommer på en söckendag belägen mellan två *helg-dagar* på denna grund ersättas med fritid, vilket dock låter sig göra, då arbetstiden räknas per dygnpar. Ordet »helgfritt» måste därför utgå ur texten, om nuvarande lag ej skall skärpas, och kan detta ske utan minsta betänkligheter, eftersom ju den arbetsprestation, som kvittas med å helgdagen erhållen fritid, realiter *utföres* å invidliggande söckendag. För den mindre sjöfarten, särskilt skärgårdstrafiken, som på grund av sin egenart icke kan undgå att arbetstiden hopas å och invid årets sön- och helgdagar, är det av ekonomisk vikt att denna ändring vidtages. *Hr Ekebohm.*

Men för att giva rättvisa åt arbetsgivaren bör första stycket av förevarande 14 § i lagförslaget ändras i ännu vidare mån och erhålla följande lydelse:

»Fritid, varmed övertidsarbete ersättes, skall vara av minst samma omfattning som övertiden och förlagd till dygn inom pågående arbetsvecka.»

Motiveringen härför framgår tydligast, om närtrafikens arbetsförhållanden skärskådas. Redaren äger här disponera den anställda för arbete under 63 ordinarie arbetstimmar i veckan och utan att arbetet förläggas till vissa timmar av dygnet. Med hänsyn till detta arbetssätt är sjömannens lön beräknad och fastställd *per månad*, varjämte han erhåller kost och andra förmåner. Kan emellertid denna arbetstid på grund av fartygets turplan eller eljest icke uttagas, erhåller sjömannen likaväl full lön, och därest enligt lagförslaget över-

tid skulle uppkomma, som icke kan kompenseras med fritid, jämväl övertidsersättning i penningar, *oaktat* för det utförda ordinarie jämte övertidsarbetet åtgått kanske väsentligt mindre tid än veckans — enbart för ordinarie arbete avsedda — 63 timmar. Att i sådant fall särskild kontant gottgörelse skall givas, endast på grund av att övertidsarbete *anses* hava förekommit, kan ej vara rätt och riktigt, utan bör arbetsgivaren ha möjlighet att utan merutgift i mån av behov få disponera de 63 timmar i veckan, för vilka han utgiver lön. Denna möjlighet uppnås med den ovan givna formuleringen.

Inom industrien utbetalas visserligen övertidsersättning oberoende av om tillåtna timantalet för ordinarie arbetstid förbrukats, men där äro förhållandena helt olika. Industriarbetaren äger nämligen så att säga själv sin arbetstid och sin fritid. Lönen utgår *per timme* utfört arbete, och om därför arbetaren utebliver från sin tjänst eller behov av hans arbete icke förefinnes, så erhåller han motsvarande antal timmar minskad avlöning. Eftersom ordinarie arbetet är förlagt mellan vissa bestämda klockslag, utgår självfallet övertidsersättning, om arbete utföres å annan tid.

Med den här ovan föreslagna ordalydelsen bliver risken för arbetstimmar-nas anhopning inom en kort tidrymd av arbetsveckan icke större än enligt lagförslaget, enär enligt det senare övertid, som icke kan kompenseras med fritid, ändock kan uttagas intill visst antal timmar i veckan mot ersättning i penningar. Ordalydelsen ovan är sålunda jämförd med lagförslaget endast av ekonomisk innebörd, vars berättigande nyss motiverats.

Skulle — även om ordet »helgfritt» uteslutes ur lagförslaget — det av mig här ovan framlagda förslaget icke godtagas, synes den nuvarande lagen, med dess begränsning av skeppstjänsten till 30 timmar under två på varandra följande dygn, böra bibehållas.

Angående ersättning för övertidsarbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller lossning anför hr Ekebohm följande:

Häri förefinnes ingen avvikelse från nu gällande lag, och bestämmelsen lärer väl liksom hittills icke beröra närtrafiken. Men då likvisst på sina håll tvivel därom förekommit, kan måhända texten omredigeras i förtydligande syfte, i synnerhet om uttrycket »såväl till sjöss som i hamn» i nuvarande lagens 12 § och 15 §, 3 mom. uteslutes i nya lagen.

Hr Johans-
son.

Hr Johansson anför angående gällande lags 16 §, som handlar om ersättning för övertidsarbete, följande:

Den nuvarande bestämmelsen i paragrafen i övertidsersättning bibehålles.

Motion år 1933 av hrr Lindberg och Ström om att övertidsersättning fixeras till 1 krona per timma för vardag och kronor 2 per timma sön- eller helgdag med 50 öres förhöjning vid lastning eller lossning avslås. Sjöarbetstidslagens nuvarande bestämmelser bibehålles.

Socialdemokratiska partimotionen av år 1930 angående ändring av paragrafens andra stycke, så att uttrycket, »handhavande av last» borttages och endast införes »lastning eller lossning», avslås. Den nuvarande bestämmelsen i paragrafen bibehålles.

Hr Nilsson.

Enligt 10 § punkt b) utgör den ordinarie arbetstiden för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, 12 timmar för dygn och högst 63 timmar för vecka. Denna arbetstid utgår lika under såväl vardag som helgdag. Det synes mig då rätt så naturligt att, när *arbetstiden* icke röner inverkan av inträffande helgdag, icke heller den *fritid*, som gives som ersättning för övertidsarbete, borde göra detta, så mycket mer som lagens viktigaste syfte ju är att hindra överansträngning, d. v. s. framtvunga fritid i stället för betalning. Särskilt vid inträffande helger är det av stor betydelse, att övertidsarbete får ersättas med fritid å helgdag.

Hr Nilsson föreslår, att övertidsarbete utfört av sjöman å fartyg i närtrafik

får ersättas med fritid, förlagd till samma dygn eller närmast föregående eller efterföljande dygn.

Anm. Se även uttalande av hr Nilsson under 4 §.

Bestämmelserna i § 14, mom. 1 om att fritiden »skall vara av minst samma omfattning som övertiden» är icke klar. För att denna bestämmelse skall hava någon mening måste därmed avses, att fritiden är *i alla avseenden* fullt likvärdig med övertiden. Hava sålunda exempelvis tre timmars övertid uttagits i följd viss dag, få dessa timmar ej kompenseras med exempelvis 6 halva timmars fritid eller 3 timmars fritid, placerade på olika tider, utan de 3 timmarna måste kompenseras i en följd. Vidare torde det vara omöjligt att kompensera helgdagsarbete med samma kvantum fritid på vardag. Proportionen mellan fritiden å helgdag och vardag torde få bestämmas med ledning av reglerna om kontant ersättning för övertidsarbete, vadan sålunda övertidsarbete på helgdag måste kompenseras med dubbelt så mycket fritid på vardag. En rättvis reglering av alla berättigade intressen i samband med denna kompensation anser jag vara omöjlig.

Hr Gunnar Olsson.

Några särskilda olägenheter av den nu rådande ordningen har jag ej förspott, och jag anser icke att sådana omständigheter förekommit, som göra det befogat att på denna punkt tillmötesgå de önskingar, som framställts enbart från redarehåll.

Beträffande förslaget 14 § vill jag erinra om av mig tidigare ifrågasatt ändring av beräkningssättet för den kontanta övertidsersättningen. Nuvarande stadgande åstadkommer — på grund av den billigare timlönen — att först och främst de lägst månadsavlönade besättningsmännen, d. v. s. ungdomarna i 15—16-årsåldern i första hand beordras till övertidsarbete. Att vådor härav kunna uppstå, såväl med hänsyn till faran för överansträngning som med hänsyn till faran för liv och lem, torde vara uppenbart.

Hr Nicklas Olsson.

Anm. Tidigare har hr Olsson ifrågasatt, huruvida icke den i sjölagens numera upphävd 96 § angivna beräkningsgrunden för övertidsersättning vore att föredraga. (Enligt denna beräkningsgrund skulle övertidsersättning per timme räknat utgå med minst 30 öre + $\frac{1}{400}$ av månadshyran.)

Hr Olsson vidhåller sitt tidigare framlagda förslag, att den förhöjning av övertidsersättning, som omhandlas i paragrafens tredje stycke, ej göres beroende av att övertidsarbete, såsom där angivits, bestått uti hanterande av last vid lastning eller lossning utan allenast att övertidsarbetet bestått av lastning eller lossning.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

15 §.

Ogiltigt avtal.

Att genom kollektivavtal få göra eventuella avsteg från lagen är ett medgivande, som länge åstundats. Alltsedan sjöarbetstidslagens tillkomst har på vissa håll förekommit överenskommelser, som varit stridande mot lagens bokstav, men som de avtalsslutande parterna funnit tjänliga ur praktisk tillämpningssynpunkt.

Hr Ekebohm.

Hr Nordborgs förslag (*Anm.* tidigare framlagt förslag) *tillstyrkes*, att lagen skall vara gällande för båda parter.

Hr Johansson.

Nuvarande formulering bör bibehållas.

Hr Johansson.

Syftet med lagens tillkomst har varit att förhindra såväl personliga som kollektiva uppgörelser, och detta som ett skydd för arbetstagarparten. Från-

varon av denna bestämmelse skulle säkerligen resulterat i såväl personligt som kollektivt tryck på ena eller andra parten, beroende på konjunkturläget — vilket tryck ej sällan kan vara ur rättssynpunkt icke betryggande — varför jag avstyrker en sådan förändring.

Hr Gunnar Olsson. Av rent principiella skäl anser jag att lagens bestämmelser böra vara tvingande, där så är avsett. Därest det medgives att ändring i lagens bestämmelser i alla avseenden skulle kunna ske genom kollektivavtal, kunna under ogynnsamma förhållanden de fördelar, som lagen trots allt innehåller på vissa punkter, gå förlorade. Kollektivavtalet avser huvudsakligen blott att normera de enskilda arbetsavtalen. Då det genom de enskilda arbetsavtalen icke är tillåtet att upphäva lagens bestämmelser, bör detta icke heller kunna ske via kollektivavtal.

16 §.

Övertidsjournal.

Hr Reuterskiöld. Med hänsyn till den i lagen införda föreskriften avseende möjligheten att kompensera all övertid med fritid bör övertidsjournalen kompletteras till undvikande av tvister.

Hr Ekebohm. Att senast nästpåföljande dag göra anteckning i övertidsjournal är — åtminstone för närtrafikens vidkommande — onödigt, och bör det vara tillräckligt, om övertidsjournalen är klar samtidigt med arbetsveckans slut.

19—22 §§.

Straffbestämmelser.

Hr Reuterskiöld. Hr Reuterskiöld ansluter sig till hr Nordborgs tidigare framförda förslag, att bötesmaxima sänkas till överensstämmelse med det allmänna bötesmaximum.

Hr Johansson. Hr Johansson tillstyrker hr Nordborgs nyss nämnda förslag.

Angående tillämpningsförrordningen.

Hr Johansson. Socialdemokratiska partimotionen av år 1930 om arbetsråd för lämnande av råd och upplysningar rörande arbetstiden ombord bör icke bifallas. Råd och upplysningar bör liksom hittills lämnas av Kommerskollegium och Socialstyrelsen. Ett arbetsråd kan väl knappast lämna andra råd och upplysningar än Kommerskollegium och Socialstyrelsen, eller lämna andra tolkningar än vad lagen bestämmer, varför arbetsråd i denna angelägenhet anses obehövt.

Angående förslaget till ändringar i sjömanslagen.

51 §.

Hr v. Sydow. Förtydligande bör göras om att tillfälle att vistas i land beredes först efter därom av sjömannen gjord framställning.

Hr Johansson. Hr Johansson tillstyrker ändring av paragrafen i enlighet med det preliminära förslaget.

Hr Lindberg och Ströms motion år 1933, att sjöman oavsett om avgång kommer att fördröjas skall för att få tillfälle under affärs- och expeditionstid gå i land en gång i månaden, 4 timmars frihet från arbete, kan icke tillstyrkas. Fartyget kan därigenom komma att bliva förhindrat i resa, vilket i så fall blir i strid med fartygets befraktningsorder som i sin tur går ut över

befälhavaren. Det heter vanligen »resan skall utan uppehåll fortsättas», befälhavaren måste ha bestämmanderätt över sagda fritids beviljande, så att fartyget icke blir förhindrat och befälhavaren kan bestämma när fartyget är klart att avgå. Fritidens längd bör bestämmas genom överenskommelse efter förhandenvarande omständigheter.

Motion år 1933 av hrr Brädefors och Hagberg angående semester och kompen- sation för söndag i sjön, kan icke genom lag bestämmas. Semesterfrågan uppgöres i andra fack genom avtal eller överenskommelse mellan anställda och arbetsgivare. Lagstiftning i frågan blir ett intrång i sjöfartens rättigheter, som i så fall skulle bli olikställd med andra företagare. Motionsförslaget avstyrkes såsom varande icke allvarligt menat och oantagbart i praktiken.

Beträffande förslaget om ändring av paragraf 51, sjömanslagen med tillägg av de bestämmelser som återfinnas i sjöarbetstidslagens paragraf 10 och av Kommerskollegium föreslagna tillägg finnes enligt min uppfattning ej skäl för sådan ändring. Nuvarande bestämmelse har ej förorsakat annan olägenhet än att vissa befälhavare, ändock nu gällande ganska klara bestämmelser, försökt misstolka dessa. Skulle Kommerskollegiums förslag vinna bifall kommer detta att medföra ständig tvist mellan befälhavaren och besättningsmännen.

Hrr Ekebohm, Nilsson och Johannisson hava meddelat sig icke hava något att erinra mot det preliminära förslaget till 51 §.

Hr Lundgren.

Hrr Ekebohm, Nilsson och Johannisson.

73 §.

Hrr v. Sydow, Ekebohm, Johansson, Nilsson och Johannisson hava meddelat sig icke hava något att erinra mot det preliminära förslaget till 73 §.

Hrr v. Sydow, Ekebohm, Johansson, Nilsson och Johannisson.

Förslag
till
Sjöarbetstidslag.

Häri genom förordnas som följer.

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Lagens
tillämpnings-
område.

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

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

förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes;
förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes;
läkare och telegrafist;

person, som är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och uppässning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;

person tillhörande redarens familj; samt

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

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

b) fiske- eller fångstfartyg, då det såsom sådant användes,

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

d) lustfartyg,

e) segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 registerton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

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

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

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

oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;

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

oceanfart: fart bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

nordsjöfart: annan fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

Definitioner
m. m.

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

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg, som nyttjas i fart, vari ingår resa, under vanliga förhållanden krävande mera än tolv timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

Vaktindelning.

Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, utgör för dygn räknat högst tolv timmar, dock att i nedan angivna fall arbetstiden ej må överstiga

Ordinarie
arbetstid till
sjöss för vakt-
indelad sjö-
man.

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

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

c) åtta timmar för motorman, i fall såväl det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister som ock antalet motormän ombord uppgår till minst tre, skolande vad nu sagts angående motorman äga motsvarande tillämpning i fråga om smörjare;

d) åtta timmar för eldare, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet eldare uppgår till minst tre, skolande vad nu sagts angående eldare äga motsvarande tillämpning i fråga om kollämpare; samt

e) åtta timmar för eldare, som har att för hand verkställa eldning med kol, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartyget är statt i 1) oceanfart eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter eller ock 3)

inskränktare fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, såsom ordinarie arbete åläggas styrman utförande av nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete till sjöss icke åläggas vaktindelas sjöman annan skeppstjänst än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, samt 2) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Utöver vad ovan stadgas må askhissning till sjöss åläggas sjöman såsom ordinarie arbete.

5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman (sjöman, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör kökspersonalen) utgör för dygn räknat högst nio timmar; å helgdag må dock dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än lättare rengöring samt sådant arbete, som regelmässigt ingår i hans åligganden och ej kan tåla uppskov, allt under sammanlagt högst en timme.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 20 samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen (personnel, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som är anställd för tillsyn å provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för upppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband) utgör för dygn räknat högst tio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

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

7 §.

Ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till hamn utgör för dygn räknat högst tolv timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan maskinist, motorman, smörjare, eldare eller kol-lämpare, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss,

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering,

ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av styckegods i mindre omfattning och av gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Vad i punkt b) här ovan sägs skall äga tillämpning jämväl å söckendag efter klockan 18, där ej enligt 8 § näst sista stycket ordinarie arbetstid i hamn må förläggas till tid efter nyssnämnda klockslag eller fartygets avgång är avsedd att äga rum senast under dygnet näst efter det, varunder fartyget ankommit till hamnen.

8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för dygn räknat högst

Ordinarie
arbetstid i
hamn.

åtta eller i tropikerna sju timmar för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, dock att sjömannen därutöver må såsom ordinarie arbete åläggas utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten under högst en halv timme; samt

tio timmar för sjöman, som tillhör kökspersonalen.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöring; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas kökspersonalen annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, såvida ej annat överenskommit eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

Under fartygets uppehåll i hamn skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheter ordnande en gång i månaden å dag, då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna, vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid, varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast, såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

9 §.

Då fartyg avgår från hamn, skola bestämmelserna i 7 § första stycket angående ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn äga motsvarande tillämpning.

Ordinarie
arbetstid vid
avgång från
hamn.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

10 §.

Ordinarie
arbetstid å
fartyg i när-
trafik.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § första stycket sägs (närtrafik), skall,

a) där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, vad i 2 kapitlet stadgas lända till efterrättelse, samt

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, sjömans ordinarie arbetstid utgöra för dygn räknat högst tolv timmar och, såvitt angår sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, därjämte begränsas till sextiotre timmar i veckan; skolande vad i 8 § sista stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

11 §.

Säkerhets-
tjänst m. m.

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

a) skeppstjänst, som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods eller till fartygs navigering eller manövrering till sjöss nödvändigt måste utföras å annan än ordinarie arbetstid;

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

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

d) skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av förestående bestämmelser, är han, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning i vidare mån än i 23 § sjömanslagen sägs.

12 §.

Övertids-
arbete.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må, mot ersättning i fritid eller penningar, åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

13 §.

Begränsning
av övertids-
arbete.

Till övertidsarbete mot ersättning i penningar må sjöman icke användas mera än aderton timmar i veckan eller den längre tid, som må hava överenskommits, dock högst tjugofyra timmar i veckan.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete, som erfordras för:

- a) vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn;
- b) nödig vakttjänst i hamn;
- c) skeppstjänst, som nödvändigt måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

14 §.

1 mom. Vid övertidsarbets ersättande med fritid skall iakttagas:

- a) att fritiden ej må omfatta kortare tidrymd än övertidsarbetet;
- b) att fritiden skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utförts, varvid påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme;
- c) att fritiden skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande dygn, dock må, där detta dygn infaller å helgdag och fartyget då är i hamn, fritiden vara förlagd jämväl till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn; samt
- d) att fritid, som utgör ersättning för övertidsarbete under ett och samma dygn, skall förläggas i ett sammanhang eller i anslutning till annan fritid än måltidsrast.

Ersättning
för övertids-
arbete.

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

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

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

15 §.

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det Ogiltigt avtal. villkor utan verkan.

16 §.

Befälhavaren skall i särskild dagbok (övertidsjournal) verkställa anteckning om övertidsarbete, för vilket ersättning utgår i penningar. Anteckningen skall ske senast dagen efter den, under vilken övertiden senast kan, enligt vad därom i 14 § finnes stadgat, ersättas med fritid.

Övertids-
journal.

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

När skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra övertidsjournal.

Formulär till övertidsjournal fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

17 §.

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

18 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

19 §.

Straffbestämmelser. Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 8 § sista stycket, straffes med dagsböter.

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

20 §.

Straffbestämmelse. Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 16 §, straffes med dagsböter.

21 §.

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

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

22 §.

Straffbestämmelse. Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 17 § åligger honom, straffes med böter högst etthundra kronor.

23 §.

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

24 §.

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

25 §.

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

26 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande Bötesförvand-
tillgång till deras gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen. ling m. m.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

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

Eftergift, som med stöd av någondera av lagarna den 24 oktober 1919 och den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg beviljats utan begränsning till viss tid, skall i den mån vederbörande myndighet ej annorlunda bestämmer, fortfarande tillsvidare äga giltighet.

P. M.

angående sammanhängande vilotid å fartyg utan vaktindelning.

Sedan riksdagen i anledning av en inom första kammaren av herr Lindley väckt motion, nr 250, i skrivelse den 12 maj 1926, nr 220, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande lämpligheten av det i ovannämnda motion framförda spörsmålet om sådan ändring av bestämmelserna i sjöarbetstidslagen, att sjöman å fartyg utan vaktindelning till skydd för överansträngning bereddes viss sammanhängande vilotid under varje dygn, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda, anbefallde Kungl. Maj:t genom remiss den 28 maj 1926 Kommerskollegium att verkställa och därefter till Kungl. Maj:t inkomma med den av riksdagen sålunda begärda utredningen.

Kommerskollegium, som fann förslag om ändring i sjöarbetstidslagen under löpande giltighetsperiod om fyra år icke lämpligen kunna ifrågasättas, vidtog under åren 1928 och 1929 vissa utredningsåtgärder i ärendet men lät i övrigt med dess handläggning bero i avvaktan på inträdande av den tidpunkt, då frågan om lagens prolongering åter föreläge. Saken återupptogs i samband med Kollegii behandling av frågan om lagens prolongering för tiden efter utgången av år 1930.

Som ärendet var av beskaffenhet att, jämlikt bestämmelserna i kungörelsen den 27 juni 1929 angående handläggning av vissa frågor rörande arbetarskydd ombord å fartyg böra handläggas av Kommerskollegium och Socialstyrelsen gemensamt, gjordes ärendet till föremål för samfällid behandling av ämbetsverken. I enlighet med föreskrifterna i 4 § i förordningen den 13 juli 1926 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen ägde dessutom samråd rum med följande av Kungl. Maj:t den 19 oktober 1928 för behandling av frågor rörande sjöarbetstidslagen utsedda sakkunniga, nämligen för redare av fartyg i ocean- och nordsjöfart direktören O. A. Nordborg, för redare av fartyg i östersjö- och kustfart direktören B. von Sydow, för redare av fartyg i skärgårds-, kanal- och insjöfart direktören O. F. Ekebohm, för redare av segelfartyg sjökaptener O. A. Paborn, för redare av bogser- och pråmfartyg avdelningschefen i Stockholms nya transport- och bogseringsaktiebolag N. Th. L. Nilsson, för befälhavare och styrmän direktören i Sveriges fartygsbefälsförening N. P. Larsson, för maskinister direktören S. Åström, för däcksmanskap förtroendemannen i dåvarande Svenska sjömansunionen N. Olsson, för maskinmanskap förtroendemannen i dåvarande Svenska eldareunionen S. Lundgren, samt för köksmanskap dåvarande föreståndaren hos Nya stewardföreningen I. Lundman.

I samband med den nu pågående utredningen angående sjöarbetstidslagen har ärendet upptagits till förnyad behandling av ämbetsverken, vilka därvid upprättat nedanstående på uppgifter, som införskaffats vid de tidigare tillfällena, grundad redogörelse.

Vidkommande den genom ovannämnda motion väckta frågan må till en början framhållas, att såväl motionens slutyrkande som riksdagens under hänvisning till motionen fattade beslut, gå väsentligt längre än motionens motivering, som endast rörer pråmskeppare, under det att sjöfart med »fartyg utan vaktindelning» omfattar större delen av den inrikes när- och lokaltrafiken. Undersökning verkställdes det oaktat beträffande ej blott prämtrafik utan även med maskindrivna fartyg bedrivna när- och lokaltrafik.

Såvitt angår den med maskindrivna fartyg bedrivna när- och lokaltrafiken har utredningen, som omfattat 44 fartyg tillhörande sju olika rederier och huvudsakligen grundat sig på uppgifter av befälhavaren, i regel utvisat en synnerligen riklig sammanhängande fritid, vanligen till större delen infallande under natten. Endast undantagsvis har kortare sammanhängande vilotid än åtta timmar förekommit. Där så varit fallet, synes emellertid avsevärt längre sammanhängande fritid hava åtnjutits under närmast föregående eller efterföljande dygn eller bådadera.

Vad beträffar prämtrafiken har utredningen begränsats till prämar bemannade med allenast pråmskeppare eller ock pråmskeppare och en man. I händelse av större besättning är nämligen befälhavaren undantagen från tillämpningen av sjöarbetstidslagen och kommer sålunda icke här i fråga. Uppgifter hava infordrats från sju särskilda rederier, som bedriva prämtrafik. Av dessa hava dock, förutom Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag, som ställt ett rikligt material till förfogande, allenast två inkommit med uppgifter, i ena fallet avseende blott två och i andra fallet tio fartyg. Därjämte hava de ombord anställda genom Stockholms Hamnarbetarefackförening, till vilken pråmskepparna äro anslutna såsom särskild sektion, beretts tillfälle att inkomma med uppgifter, avsedda att tjäna till komplettering av de övriga. Ett antal dylika uppgifter hava ock med särskild skrivelse överlämnats av sektionens ombudsman, som därvid emellertid framhållit, att uppgifterna vore mer eller mindre ofullständiga. En del synas dessutom grundade på missuppfattning om uppgiftens föremål. Av det genom föreningens försorg införskaffade utredningsmaterialet har därför endast en mindre del kunnat användas vid utredningen.

Ovan antydda knapphet och bristfällighet hos det insända utredningsmaterialet rörande prämtrafiken har emellertid kunnat i väsentlig mån avhjälpas genom anlitande av arbetsrapporter, som upprättats av de hos Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag anställda pråmskepparna och av dem insänts till bolaget för att ligga till grund för beräkning av arbetstid. Detta material, som alltså i första hand härrör från de anställda och till vilket de i åtskilliga fall själva hänvisat uti de genom fackföreningen insända uppgifterna, har genom bolagets tillmötesgående ställts till förfogande vid utredningen, och hava därav för granskning uttagits rapporter från vissa perioder under seglationen och avseende ett antal av tjugofem prämar inom Mälartrafiken och lika många inom kanaltrafiken. Tidsperioderna äro valda från den tid av året, då den längsta arbetstiden förekommer, nämligen högsommaren. Särskilt kanaltrafiken är beroende av årstiden, enär slussning icke äger rum under den mörka delen av dygnet. Prämarerna, som äro betecknade med nummer, hava behandlats serievis i löpande följd. Till belysande av de resultat, som framgått av undersökningen, hava upprättats tabeller utvisande den tid, som återstår efter avdrag av den utav pråmskepparna uppgivna arbetstiden samt en till två timmar beräknad tid för måltidsraster. Två dylika tabeller (Bil. 1 och 2) bifogas.¹ Det anmärkes, att felande nummer i tabellerna enligt vad upplyst blivit, varit vakanta, i det att de prämar, som äsatts dessa num-

¹ Tabellerna avse förhållandena vid tiden för utredningen (1928); vederbörande sakkunnige har emellertid vitsordat, att arbetsförhållandena i allt väsentligt fortfarande äro desamma.

mer, vid ifrågakommen tidpunkt antingen icke längre existerat i bolagets ägo eller ock icke nyttjats i den trafik undersökningen avsett.

Tabellerna utvisa en genomsnittlig fritid av avsevärd omfattning. I vad mån denna fritid åtnjutits i sammanhang har icke kunnat utläsas av rapporterna. Det har emellertid upplysts, att arbetstiden i regel är sammanhängande såvitt angår dagar, då arbetet utgjorts av endast tillsyn vid lastning och lossning eller endast styrning. Sådant ensartat arbete har förekommit å 315 av 350 arbetsdagar, som varit föremål för undersökning.

Tabellerna utvisa emellertid ock, att långvarig tjänstgöring emellanåt förekommit. Utredningen har givit vid handen, att orsaken härtill i regel varit den, att pråmen vid dessa tillfällen befunnit sig under förflyttning och skepparen sålunda varit sysselsatt med att styra eller slussa densamma. De fall, då endast ett ringa antal vilotimmar åtnjutits under loppet av ett dygn, hava dock förekommit förhållandevis sällan, och merendels hava ett motsvarande större antal fritimmar förekommit under dygnet närmast före eller efter. I betraktande härav torde anmärkta förhållande icke få anses innebära någon allvarligare olägenhet med hänsyn till risken för överansträngning, så mycket mindre som den genomsnittliga vilotiden per dygn, såsom nedan närmare utvecklas, under så lång tidsperiod som en månad är högst betydande och även under kortare perioder uppgår till ett avsevärt antal timmar.

Vid bedömandet av förevarande fråga har man ock att taga i betraktande de särskilda omständigheter, som äro förbundna med prämtrafiken och i all synnerhet prämtrafiken i kanalfart. I sistberörda hänseende torde böra erinras därom, att dessa särskilda förhållanden alltsedan år 1920 föranlett Kungl. Maj:t att beträffande viss prämtrafik i Strömsholms kanal och därmed förbunden fart i Mälaren, i vilken trafik längre sammanhängande tjänstgöringstider under vissa tider av året företrädesvis förekomma, meddelat sådan dispens från sjöarbetstidslagen, att arbetstiden för prämstyrare må, utan hinder av bestämmelserna i sjöarbetstidslagen, under vissa villkor beräknas för fyra på varandra följande veckor i stället för en vecka såsom regeln är. Att detta befunnits erforderligt, beror särskilt på det till följd av denna trafiks säregna förhållanden föreliggande behovet av arbetstidens koncentration till kortare perioder omväxlande med perioder av större ledighet. I samband med frågan om berörda dispens verkställdes, då spörsmålet första gången förelåg till behandling, en ingående utredning rörande arbetsförhållanden inom prämtrafiken. Denna utredning, som av Kommerskollegium överlämnades till Kungl. Maj:t med skrivelse den 26 februari 1920, utvisade bl. a., att pråmarna äro stillaliggande under långa mellantider — i medeltal under mera än en tredjedel av antalet dagar i månaden — och att på denna grund under en månad den dagliga arbetstiden i genomsnitt uppgår till allenast 6 timmar. Till upplysning härom bifogas avskrift av två i sagda utredning ingående tabeller (Bil. 3 och 4), även dessa sammansatta av uppgifter hämtade från prämskepparnas egna arbetsrapporter.

Slutligen må här erinras, att frågan om arbetstiden å enmanspråmar även är ett bemanningsspörsmål, som regleras av bestämmelserna i andra stycket i 5 a § sjölagen, varest bl. a. stadgas, att fartyg i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång, må hava mindre besättning än som kräves för två vakter. Detta innebär för enmanspråmarnas vidkommande, att å längre resor ett uppehåll om minst två timmar måste göras efter tolv timmars oavbruten gång. Iakttagandet härav har ock uppställts såsom särskilt villkor för tillgodonjutande av ovan omnämnd dispens för prämtrafiken i Strömsholms kanal.

Om sålunda genom utredningen icke framkommit omständigheter, som kunna anses utgöra tillräckliga skäl till införande i sjöarbetstidslagen av bestäm-

melse om viss sammanhängande vilotid under varje dygn, så föreligga å andra sidan förhållanden, som bestämt tala mot lämpligheten av genomförandet av en dylik ändring i lagen.

Såsom av sjöarbetstidslagens 1 § 1 mom. framgår är lagens föremål arbete. Lagen är sålunda uppbyggd på principen att reglera arbetstiden och därigenom indirekt fritiden. Endast undantagsvis förekomma i sjöarbetstidslagen eller det under upprättande varande förslaget till ny sådan lag några bestämmelser, som direkt syfta på fritiden. Dessa bestämmelser hava i så fall endast ett begränsat och noga övertägt inflytande å arbetstiden. I övrigt återfinnas de positiva bestämmelserna angående fritiden i de mera allmänt hållna stadgandena i sjömanslagen, som ersatt den i samband med sjömanslagens tillkomst upphävida bestämmelsen i 44 § sjölagen om att besättningen skall beredas nödig sömn och vila. Om den nu ifrågasatta direkta bestämmelsen angående viss sammanhängande vilotid skulle lagfästas, skulle detta i sin tur komma att inverka på arbetstiden och detta under vissa omständigheter på ett sätt, som icke tagits i betraktande vid fastställande av den positiva begränsningen av arbetstiden.

Att i sjöarbetstidslagen införa en mot lagens systematiska grunder sålunda stridande bestämmelse om sammanhängande vilotid torde så mycket mindre böra förekomma, som frågans upphov allenast avser en ytterst begränsad del av lagens tillämpningsområde, nämligen prämtrafiken. Därest de praktiska förhållandena finge anses för denna trafik påkalla särskild åtgärd av föreslagen innebörd — något som icke bestyrkes av den verkställda utredningen — så skulle det därför vara riktigast att undantaga prämtrafiken från sjöarbetstidslagens tillämpning och reglera arbetstiden inom densamma i särskild ordning.

Stockholm i september 1933.

Tabell

utvisande fritid för pråmstyrare i Stockholms Transport- och Bogserings-
aktiebolags Mälartrafik.

Uppgifterna äro hämtade från de anställdas arbetsrapporter och gälla tiden 24 juni—7 juli 1928
För måltidsraster hava avdragits 2 timmar pr dygn.

Pråm T. B. n:r	Antal timmar fritid per dygn														Summa	Medeltal tim. fri- tid pr dygn
	J u n i							J u l i								
	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7		
209	22	15	14	14	13	14	19	10	14	15	18	15	14	14	212	15
216	16	13	14	14	10	13	14	22	10	14	14	14	14	12	194	14
217	22	14	9	22	22	22	22	22	12	14	14	14	14	22	245	17
220	14	12	14	14	14	14	14	13	13	14	14	14	14	14	192	14
221	14	15	14	16	14	7	7	22	14	14	14	14	14	17	196	14
222	22	14	14	14	12	14	14	14	14	14	14	14	14	14	202	14 ^{1/2}
223	14	14	14	14	14	14	14	22	12	14	14	14	14	15	203	14 ^{1/2}
224	22	22	22	19	22	22	22	9	18	15	16	22	22	22	275	19
225	22	14	14	14	14	14	14	22	22	8	7	15	19	22	221	15 ^{1/2}
227	5	14	14	14	14	14	11	11	14	14	14	16	18	22	195	14
228	22	22	11	15	12	12	16	22	5	19	17	14	22	22	231	16
230	22	20	13	8	14	14	17	22	14	14	12	14	14	14	212	15
233	22	17	16	11	6	7	14	17	11	7	22	22	15	14	201	14
234	22	22	16	13	14	15	9	14	16	10	18	12	7	12	200	14
235	17	22	16	12	19	12	10	22	14	14	22	16	16	22	234	17
256	22	22	22	14	8	13	17	22	22	22	15	12	14	13	238	17
257	22	22	21	7	8	12	17	22	22	17	14	18	20	10	232	16 ^{1/2}
261	22	20	14	14	14	5	22	22	14	14	17	20	12	20	230	16 ^{1/2}
268	22	14	14	14	12	14	14	22	15	22	16	22	20	18	239	17
275	22	22	12	14	14	14	14	22	5	15	16	12	14	14	210	15
278	22	11	9	15	10	20	12		Skepparen ledig						99	14
280	8	12	15	22	14	22	16	14	21	14	21	16	22	22	239	17
281	10	10	8	21	14	14	14	22	9	14	18	14	14	18	200	14
282	22	12	10	14	14	14	11	12	14	14	14	14	14	14	193	14
283	14	12	14	15	12	16	15	22	14	14	14	14	14	20	210	15

Tabell

utvisande fritid för pråmstyrare å Strömsholms kanalpråmar, tillhöriga Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag, under 7 dagar i följd första veckan i juli månad åren 1927 och 1928.

Uppgifterna äro hämtade från de anställdas arbetsrapporter.

För måltidsraster hava avdragits 2 timmar pr dygn.

Pråm T. B. n:r	År	Antal timmar fritid per dygn						
		1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	6:e	7:e
103	1927	22	10	6	10	22	18	10
,	1928	22	18	5	19	14	11	22
108	1927	4	22	14	8	11	11	10
,	1928	13	9	9	17	14	17	20
117	1927	4	22	14	8	6	18	22
,	1928	22	22	22	22	5	13	20
118	1927	18	17	19	10	9	5	5
,	1928	14	10	9	18	22	22	22
120	1927	7	4	12	14	13	10	19
,	1928	22	22	22	17	10	10	12
123	1927	4	22	14	7	14	22	22
,	1928	16	17	15	22	19	12	14
124	1927	10	9	10	6	18	15	16
,	1928	15	9	15	22	22	17	14
130	1927	22	10	16	22	10	17	13
,	1928	2	12	13	22	22	8	18
131	1927	8	5	7	22	18	8	18
,	1928	9	18	9	11	12	19	22
137	1927	22	22	22	17	22	18	22
,	1928	22	15	22	17	14	16	22
142	1927	10	9	11	12	14	22	11
,	1928	21	21	15	13	7	18	22
143	1927	10	14	13	22	4	11	10
,	1928	22	18	10	19	15	20	22
144	1927	17	7	22	22	22	22	8
,	1928	14	19	17	20	22	22	22
148	1927	8	5	13	22	5	10	19
,	1928	22	22	22	19	11	12	22
150	1927	7	20	20	18	14	14	17
,	1928	13	9	8	18	20	12	22
160	1927	16	16	18	9	10	5	5
,	1928	16	12	12	13	12	9	14
162	1927	22	22	22	22	18	16	6
,	1928	12	18	18	18	18	12	22
164	1927	18	19	22	14	19	1	6
,	1928	11	14	15	20	20	18	20
167	1927	9	20	22	14	14	14	20
,	1928	3	10	14	18	22	22	22
168	1927	16	17	19	10	8	5	5
,	1928	3	19	11	13	18	14	16
169	1927	7	10	10	7	18	5	9
,	1928	22	17	13	13	12	20	20
170	1927	18	12	22	10	10	5	5
,	1928	22	13	22	18	7	10	10
197	1927	22	22	22	22	17	17	6
,	1928	16	15	22	8	17	16	22
207	1927	18	16	7	22	22	22	22
,	1928	3	17	22	14	14	20	22
267	1927	22	22	14	15	18	5	22
,	1928	13	22	16	18	13	19	15

Uppgift å arbetstidens fördelning å en del prämar trafikande Mälaren år 1919.

Prårnarnas namn	Juni			Juli			Augusti			September			Oktober			November		
	Gång-tid	Last- och lossn.-tid	Stilla-liggande-tid	Gång-tid	Last- och lossn.-tid	Stilla-liggande-tid	Gång-tid	Last- och lossn.-tid	Stilla-liggande-tid	Gång-tid	Last- och lossn.-tid	Stilla-liggande-tid	Gång-tid	Last- och lossn.-tid	Stilla-liggande-tid	Gång-tid	Last- och lossn.-tid	Stilla-liggande-tid
T. B. 209	8	3	19	4	5	22	7	6	18	4	6	20	5	12	14	6	7	17
T. B. 212	8	7	15	6	4	21	7	9	15	5	13	12	11	13	7	12	8	10
T. B. 214	5	5	20	6	8	17	7	6	18	7	11	12	9	6	16	9	9	12
T. B. 216	8	8	14	5	2	24	6	4	21	5	10	15	6	18	7	11	12	7
T. B. 217	7	3	20	8	14	9	6	3	22	9	11	10	4	15	12	4	14	12
T. B. 219	3	2	25	3	8	20	6	11	14	5	7	17	8	10	15	9	15	6
T. B. 223	7	3	20	5	2	24	7	14	10	6	7	18	5	11	13	11	10	9
T. B. 224	9	5	16	8	4	19	2	1	28	8	9	13	10	10	11	10	10	10
T. B. 226	6	4	20	6	6	19	5	4	22	6	5	19	6	15	10	8	9	13
T. B. 229	9	2	19	9	8	14	7	7	17	8	6	16	7	11	13	11	9	10
	70	42	188	60	61	189	60	65	185	63	85	152	71	121	118	91	103	106
	= 300 dag.			= 310 dag.			= 310 dag.			= 300 dag.			= 310 dag.			= 300 dag.		

Sammanlagd tid för:

Månad	D			a			g			r		
	Gång	Last- o. lossning	Stilla-liggande	Gång	Last- o. lossning	Stilla-liggande	Gång	Last- o. lossning	Stilla-liggande	Gång	Last- o. lossning	Stilla-liggande
Juni	70	42	188	42	188	300 dagar	70	42	188	477	988	1 830 dagar
Juli	60	61	189	61	189	310 >	60	61	189	477	988	1 830 dagar
Augusti	60	63	185	63	185	300 >	60	63	185	477	988	1 830 dagar
September	63	85	152	85	152	310 >	63	85	152	477	988	1 830 dagar
Oktober	71	121	118	121	118	310 >	71	121	118	477	988	1 830 dagar
November	91	103	106	103	106	300 >	91	103	106	477	988	1 830 dagar
Summa tid under 6 månader	415	477	988	477	988	1 830 dagar	415	477	988	477	988	1 830 dagar
Fördelad per präm under 6 månader	41.5	47.7	98.8	47.7	98.8	183 >	41.5	47.7	98.8	47.7	98.8	183 >
d:o d:o 1 månad (genomsnittstid)	6.9	7.9	15.6	7.9	15.6	30.4 >	6.9	7.9	15.6	7.9	15.6	30.4 >

Uppgift å arbetstidens fördelning å en del prämar trafikande Strömsholms kanal år 1919.

Prämarnas namn	Juni			Juli			Augusti			September			Oktober			November											
	D									E									F								
	Gång-tid	Läst- och lossn.-tid	Stilla-liggande tid	Gång-tid	Läst- och lossn.-tid	Stilla-liggande tid	Gång-tid	Läst- och lossn.-tid	Stilla-liggande tid	Gång-tid	Läst- och lossn.-tid	Stilla-liggande tid	Gång-tid	Läst- och lossn.-tid	Stilla-liggande tid	Gång-tid	Läst- och lossn.-tid	Stilla-liggande tid									
T. B. 101	8	12	10	17	9	5	8	9	14	15	5	10	12	6	13	3	2	25									
T. B. 102	16	7	7	10	12	9	12	6	13	15	8	7	14	8	9	8	5	17									
T. B. 103	12	6	12	14	9	8	13	7	11	16	5	9	10	9	12	7	5	18									
T. B. 105	11	7	12	10	7	14	21	6	4	15	5	10	11	7	13	8	3	19									
T. B. 108	13	10	7	10	7	14	13	10	8	9	10	11	10	4	17	4	9	17									
T. B. 109	7	4	19	13	6	12	14	5	12	3	5	22	10	10	11	4	3	23									
T. B. 111	11	9	10	12	12	7	20	6	5	12	4	14	12	9	10	13	4	13									
T. B. 112	9	9	12	13	6	12	18	8	5	13	7	10	14	7	10	9	2	19									
T. B. 114	12	9	9	14	10	7	19	8	4	15	10	5	15	5	11	7	3	20									
T. B. 117	14	4	12	12	8	11	16	6	9	14	6	10	12	10	9	10	8	12									
	113	77	110	125	86	99	154	71	85	127	65	108	120	75	115	73	44	183									
	= 300 dagar			= 310 dagar			= 310 dagar			= 300 dagar			= 310 dagar			= 300 dagar											

Sammanlagd tid för:

Månad	D			E			F		
	Gång	Läst- o. lossning	Stilla-liggande	Gång	Läst- o. lossning	Stilla-liggande	Gång	Läst- o. lossning	Stilla-liggande
	Summa:								
Juni	113	77	110	125	86	99	154	71	85
Juli	125	86	99	154	71	85	127	65	108
Augusti	127	65	108	120	75	115	73	44	183
September	120	75	115	73	44	183			
Oktober	73	44	183						
November	73	44	183						
Summa tid under 6 månader	712	418	700	418	700	1 830	418	700	1 830
Fördelad per präma under 6 månader	71.2	41.8	70	41.8	70	183	41.8	70	183
d.o d.o 1 månad (genomsnittstid)	11.8	6.9	11.6	6.9	11.6	30.3	6.9	11.6	30.3

Till Konungen.

Sedan Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet anbefallt Kungl. Kommerskollegium och Kungl. Socialstyrelsen gemensamt att omedelbart fullfölja den av dem enligt Kungl. Maj:ts uppdrag den 13 juni 1930 igångsatta utredningen angående lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg och inkomma med förslag till lagstiftning i ärendet, hava ämbetsverken den 25 september 1933 till fullföljd därav överlämnat dylik utredning och förslag. Dessförinnan hade de s. k. sjöarbetstidssakkunniga beretts tillfälle att yttra sig över ett av ämbetsverken upprättat preliminärt förslag, och framställdes från redarerepresentanterna vissa ändringsyrkanden och önskemål i avseende å förslaget. Sålunda avlät representanten för redare av fartyg sysselsatta i ocean- och nordsjöfart, Direktören H. F. Reuterskiöld, en långre skrivelse till Kungl. Kommerskollegium den 12 augusti 1933, varav här bifogas avskrift och till vars innehåll föreningen i allt väsentligt ansluter sig.

Emellertid hava ämbetsverken i sitt ovannämnda definitiva förslag endast i helt obetydlig omfattning beaktat de synpunkter och förslag, som däri framläggas. I stället för lättnader i nu gällande föreskrifter innebär förslaget ett ytterligare betungande av sjöfartsnäringen. Det har därför givit anledning till bekymmer bland redarna, då Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet remitterat detta förslag till sakkunniga i och för överarbetning i radikaliserande syfte för att bringa detsamma i närmare överensstämmelse med ett konventionsförslag i ämnet, som utarbetats av Internationella Arbetsbyrån under år 1931, vilket förslag avses skola komma att behandlas dels vid en särskild internationell expertkonferens och dels vid en s. k. internationell sjömanskonferens. Förslaget kommer därvid säkerligen att undergå högst väsentliga ändringar, innan det antages som konvention, om nu detta blir fallet.

Sveriges Redareförening har vid flera tillfällen såväl för Eders Kungl. Maj:t som för det ämbetsverk, vilket närmast har att omhändervå sjöfartsnäringens intressen, framhållit, hurusom sjöfartsnäringen för närvarande genomgår den svåraste kris, för vilken densamma någonsin torde hava varit utsatt. Nyligen har sålunda det svåra läge, vari näringen befinner sig, föranlett föreningen att i underdånighet hos Eders Kungl. Maj:t göra framställning om vidtagande av vissa åtgärder i syfte att tillvarataga dess intressen. Om statsmakterna nu, i stället för att bereda lättnader för näringen, genom en skärpt lagstiftning, vartill motsvarighet i många fall saknas i andra, med Sverige konkurrerande länder, belasta densamma med ytterligare utgifter, måste följden bliva, att andra länders fartyg komma att övertaga en stor del av de sjötransporter, som den hittills till gagn för såväl landet i dess helhet som av näringen beroende yrkesgrupper kunnat utföra. Sjöfartens betydelse för vår handelsbalans, som torde vara både känd och erkänd, kan jämföras med exportnäringarnas, då densamma tillför landet kapital utifrån.

Det är mot bakgrunden av det allvarliga läget inom näringen som Sveriges Redareförening nu i underdånighet ser sig nödsakad framföra en allvarlig vädjan till Eders Kungl. Maj:t att icke genom skärpta bestämmelser i avseende å sjöarbetstidslagen eller genom andra författningsföreskrifter ytterligare försvåra läget för näringen.

Efter dessa allmänna erinringar övergår föreningen till att behandla vissa detaljbestämmelser i förslaget.

Kökspersonalens arbetstid har nedskurits med två timmar såväl då fartyg befinner sig till sjöss som i hamn. Föreningen, som till fullo instämmer i vad herr Reuterskiöld i samband med förslaget härutinnan anför, har låtit verkställa en utredning angående förslagets ekonomiska verkningar å till Redareföreningen anslutna fartyg. De uppgifter, som ligga till grund för utredningen, äro bestyrkta, förutom av befälhavaren, jämväl av fartygets steward och kock. Utredningen har hittills omfattat 267 fartyg, varå funnits anställda 265 stewardar, 256 kockar, 28 kockelever, 127 mässuppassare och 34 salongsuppassare.

Av utredningen finner man i avseende å *stewarten*, att en arbetstid av 12 timmar såsom regel är tillräcklig såväl till sjöss som i hamn, för att denne skall kunna utföra honom ålagda göromål. Å 12 fartyg måste dock till sjöss övertid regelmässigt uttagas av stewarten även med en arbetstid av 12 timmar. Den längsta tiden utgöres av 14½ timmar. Om däremot arbetstiden skulle förkortas till 10 timmar, nödgades man regelmässigt uttaga övertid av stewarten till sjöss å icke mindre än 167 fartyg och i hamn å 77 av dessa fartyg.

Vad *kocken* beträffar förhåller det sig så, att med en arbetstid av 12 timmar övertid nu regelbundet förekommer till sjöss i 70 fall och i hamn i 7 fall. Den längsta arbetstiden till sjöss är 14½ timmar och i hamn 13 timmar. — Med en arbetstid för kocken av 10 timmar per dygn finner man, att övertid till sjöss måste regelmässigt uttagas å 255 fartyg. I hamn skulle under enahanda förutsättningar övertid bliva nödvändig å 171 fartyg.

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

Av den sålunda verkställda utredningen har med tydlighet framgått, att en arbetstid av 10 timmar för kökspersonalen å fartyg icke utan stora kostnader för rederierna är genomförbar. Ämbetsverken hava framhållit, att en dylik arbetstid likväl genom lämplig arbetsorganisation skulle låta sig genomföra. Någon som helst utredning i detta avseende eller anvisning hur en sådan omorganisation skall kunna ske har emellertid icke presterats. Man kan icke underlåta att bibringas den uppfattningen, att ämbetsverken tagit allt för lätt på denna fråga och att en noggrannare granskning därav bort ske, helst som ämbetsverken tidigare intagit en rakt motsatt ståndpunkt och så sent som år 1930 för Internationella Arbetsbyrån förordat en arbetstid av 12 timmar för kökspersonalen. Föreningen hyser dessutom den bestämda uppfattningen, att en dylik förkortning av arbetstiden för denna kategori skulle menligt inverka på kosthållet ombord och i sista hand sålunda även gå ut över manskapet.

Det kan måhända förefalla anmärkningsvärt, att den sakkunnige för redare av segelfartyg, sjökaptenen B. Johansson, uttalat sig för den av ämbetsverken föreslagna arbetstiden. Föreningen får emellertid framhålla, att förhållandena å segelfartyg och å maskindrivna fartyg icke äro i detta avseende jämförbara. Det är förståeligt, att 10 timmars arbetstid är tillfyllest, då i ett stort antal fall anordningarna för kostens tillredning begränsa sig till en koklåda å däck. Från detta håll har man också på sin tid begärt dispens från tillämpningen av spisordningens föreskrifter, oaktat segelsjöfartens representant bland de s. k. skeppstjänstkommitterade godkänt densamma.

Definitionen i § 3 första stycket, som är avsedd att klarlägga vilka fartyg som skola anses nyttjade i fjärrtrafik, är oklar. Med den formulering detta stycke erhållit komma säkerligen tvister att uppstå. Föreningen vill därför

förorda, att den nuvarande lydelsen av motsvarande föreskrift i sjöarbetstidslagen bibehålles.

I ämbetsverkens motivering till § 7 i förslaget (sid. 18 nederst i ämbetsverkens utredning) bemötes ett utav herr Reuterskiöld framfört yrkande, att den nuvarande § 7 i sjöarbetstidslagen måtte oförändrad få bibehållas. I sådant avseende anföres däri följande: »Häremot få ämbetsverken framhålla, att ett dylikt uppehåll helt faller inom ramen för de föreslagna 7 och 9 §§ samt att dessa icke lägga något hinder i vägen mot ett sådant bibehållande vid ett kortare uppehåll i hamn, alldenstund dessa paragrafer icke innehålla någon bestämmelse, som beträffande dylikt uppehåll innebär någon inskränkning i förhållande till den till sjöss för vaktindelade sjömän gällande arbetstiden.» Hittills har emellertid bestämmelsen i den nuvarande lagen tillämpats så, att man ägt rätt att hålla sjövakter under 48 timmar, varför föreningen i likhet med herr Reuterskiöld måste påyrka, att den ifrågavarande bestämmelsen må bibehållas.

§ 8. Den ordinarie arbetstiden i hamn i tropikerna är fortfarande bestämd till 7 timmar. En dylik arbetstid kan icke tillämpas i praktiken och är det i flertalet fall icke motiverat med en kortare arbetstid i dessa farvatten. Den enda följden av bestämmelsen torde bliva en merkostnad för redaren i form av övertid. I Norge har man även för kort tid sedan funnit skäl ändra norska sjöarbetstidslagen på denna punkt, så att arbetstiden i tropikerna numera är 8 timmar.

§ 15. Föreningen finner det i ämbetsverkens preliminära förslag gjorda tillägget, som medför möjligheter att genom kollektivavtal ingå överenskommelser om bestämmelser, vilka äro stridande mot sjöarbetstidslagen motiverat, enär det ställer parterna i samma utgångsläge i avseende å frågor, som regleras i sjöarbetstidslagen. För närvarande tolkas lagen så, att intet hinder möter för träffande av avtal till sjömännens förmån men att det däremot icke låter sig göra, att ingå dylika avtal, som kunna vara till fördel för redaren. Därest i trots därav ämbetsverkens tillägg icke anses böra bibehållas, bör i vart fall paragrafen givas en lydelse, som klargör, att alla överenskommelser, sålunda även de, vilka äro till förmån för sjöfolket, äro ogiltiga.

§ 16. Det torde vara nödvändigt, att bestämmelsen i denna paragraf kompletteras på så sätt, att möjlighet för förande av övertidsjournalen även beredes för annat befäl än befälhavaren.

Vad slutligen lagens giltighetstid beträffar finner sig föreningen böra påyrka, att densamma fortfarande får bibehålla sin provisoriska karaktär med hänsyn till de genomgripande förändringar däri, som i vissa hänseenden föreslagits.

Härutöver får föreningen hänvisa till de yrkanden, som i herr Reuterskiölds ovanberörda skrivelse framställts.

Göteborg den 8 januari 1934.

Underdånigst

Sveriges Redareförening.

G. Carlsson.

O. A. Nordborg.

Stockholm den 15 januari 1934.

Till Konungen.

Kungl. Maj:t har genom remiss den 11 januari 1934 anbefallt Kommerkollegium och Socialstyrelsen att skyndsamt avgiva utlåtande rörande av Sveriges Redareförening i skrivelse av den 8 januari 1934 gjorda erinringar beträffande det av ämbetsverken med utredning i ämnet den 25 september 1933 till Kungl. Maj:t överlämnade förslaget till ny sjöarbetstidslag.

Till besvarande av remissen få ämbetsverken, med återställande av remissakten, anföra följande.

Redareföreningen har främst vänt sig emot den inskränkning av kökspersonalens ordinarie arbetstid, som förslaget i jämförelse med nu gällande sjöarbetstidslag innebär.

Till stöd för bibehållande av nuvarande bestämmelser härvidlag åberopar föreningen sig på en nu av föreningen förebragt utredning angående de ekonomiska verkningar ett genomförande av förslaget i detta avseende skulle medföra för de till föreningen anslutna fartyg.

Utredningen grundar sig på av vederbörande befälhavare, stewarter och kokkar bestyrkta uppgifter från 267 av de till föreningen anslutna fartyg. Som enligt föreningens årsbok för år 1933 till densamma äro anslutna 521 fartyg, omfattar sålunda utredningen mer än hälften av dessa fartyg. Utredningen synes giva vid handen, att vid en begränsning av arbetstiden för kökspersonalen i enlighet med ämbetsverkens förslag övertid å föreningens fartyg skulle behöva uttagas i avsevärd omfattning för samtliga kategorier av kökspersonal, och gäller detta särskilt, då fartygen äro till sjöss.

Då ämbetsverken föreslogo ifrågavarande begränsning av kökspersonalens arbetstid, utgingo ämbetsverken från att 10 timmars arbetstid, under förutsättning av lämplig arbetsorganisation och skälig arbetsintensitet, finge anses tillräcklig för fullgörande av de vanligen förekommande sysslorna. Den verkställda utredningen, som tydligen hänför sig till de nu å fartygen tillämpade arbetsförhållandena, kan icke anses lämna något bestämt besked rörande möjligheten att genom en mera rationell arbetsorganisation nedbringa den för det normalt förekommande arbetet behövligen arbetstiden. De vid utredningens framkomna resultaten synas emellertid göra det tveksamt, huruvida det kan vara lämpligt att nu vidtaga någon reduktion av arbetstiden *till sjöss*. Med hänsyn härtill anse ämbetsverken sig icke böra vidhålla den föreslagna begränsningen i vad den avser ordinarie arbetstid till sjöss. Däremot finna ämbetsverken icke skäl frångå sitt förslag i vad detsamma avser arbetstid för ifrågavarande personal under fartygs uppehåll i hamn.

Ämbetsverken få sålunda föreslå den förändring i det till Kungl. Maj:t överlämnade förslaget till ny sjöarbetstidslag (6 §), att ordinarie arbetstiden till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen bestämmes till högst tolv timmar för dygn räknat.

Redareföreningen framställer vidare erinran mot att i förslagets 8 § för sjöman, som icke tillhör kökspersonalen, bibehållits den i gällande lag beträffande uppehåll i tropisk hamn fastslagna ordinarie arbetstiden om 7 timmar. Ämbetsverken äro visserligen medvetna om att en sådan inskränkning av arbetstiden icke torde vara påkallad i alla tropikhamnar. Att vidtaga sådan ändring av bestämmelsen, att från dess tillämpning utskiljas sådana hamnar,

där en inskränkning i arbetstiden icke kan anses vara av hälsoskäl motiverad, lärer emellertid stöta på stora svårigheter. Ämbetsverken anse sig därför icke kunna förorda någon ändring av gällande lag i förevarande avseende.

Beträffande övertidsjournal anser redareföreningen, att det torde vara nödvändigt att i lagförslaget 16 § införa bestämmelse om att densamma må föras även av annan befälsperson än befälhavaren.

Ämbetsverken anse denna erinran icke böra föranleda någon åtgärd, då, enligt ämbetsverkens förmenande, redan med bestämmelsens nuvarande lydelse hinder icke möter mot att annan person än befälhavaren på dennes uppdrag och ansvar för journalen.

Slutligen finner redareföreningen, med hänsyn till de enligt föreningens uppfattning genomgripande förändringar, som av ämbetsverken föreslagits, den nya lagen böra i likhet med gällande sjöarbetstidslag få karaktär av ett provisorium.

Ämbetsverken, som vid det dem av Kungl. Maj:t den 24 februari 1933 anbefallda fullföljandet av den enligt uppdrag den 13 juni 1930 igångsatta utredningen beträffande sjöarbetstidslagen utgått ifrån att en ny sjöarbetstidslag borde få permanent karaktär, finna icke, att det av ämbetsverken överlämnade förslaget till sådan lag innebär sådana genomgripande förändringar i gällande bestämmelser, att för vinnande av erfarenhet beträffande verkningarna av desamma, därest förslaget upphöjes till lag, det är påkallat att giva denna allenast provisorisk giltighet.

I övrigt har redareföreningens ifrågavarande framställning icke föranlett något yttrande från ämbetsverkens sida, utan få ämbetsverken hänvisa till vad ämbetsverken anfört i samband med förevarande lagförslags överlämnande till Kungl. Maj:t.

I detta ärendes avgörande hava deltagit — förutom undertecknade — för Kommerskollegium kommerserådet Landberg samt för Socialstyrelsen t. f. byråchefen Nilson.

Underdånigst

För Kommerskollegium:

K. A. Fryxell.

Hjalmar Sjöholm.

För Socialstyrelsen:

G. Huss.

W. Stenholm.

Erna Frodi.

Statens offentliga utredningar 1934

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2.
Finanspolitikens ekonomiska verkningar. [1]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3.
Lönutvecklingen och arbetslösheten. [2]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlingens område. [4]
Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag ang. frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i nrländska hamnar. [5]
Betänkande med förslag till sjarbetstidslag. [8]

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. [7]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen.
Andlig odling i övrigt.

1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatrarna. [3]

Föbrevarväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.