Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 24 maj 1919 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg ävensom i ämnet väckta motioner.

Närvarande: Herrar *Pettersson* i Södertälje, *Söderberg* i Stockholm, *Nilsson* i Skottlandshus, *Hult*, *Hans Ericson*, *Forssman*, friherre *Langenskiöld* *), *von Sydow* *), *Ingeström* *), *Tham* *), *Lindley*, *Lindqvist* i Kosta, *Lindman*, *Holmström*, *Olsson* i See *), *Thore*, *Ericson* i Oberga *), *Jönsson* i Fridhill, *Karlsson* i Sandviken *) och *Olsson* i Kollungeröd *).

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Genom en den 21 mars 1919 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 364, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

I fråga om innehållet av ifrågavarande lagförslag får utskottet hänvisa till propositionen.

I samband med denna proposition har utskottet förehaft till behandling följande motioner, nämligen

inom första kammaren

nr 204 av herrar *von Sydow* och *Hans Ericson*,
nr 205 av herr *Lindley*,

inom andra kammaren

nr 428 av herr *Lövgren* i Nyborg.

Herrar *von Sydow* och *Hans Ericson* yrka, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition.

Herr *Lindley* hemställer, att riksdagen ville för sin del besluta

dels att till Kungl. Maj:t avlåta en skrivelse med begäran om utredning och förslag till införande av trevaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som genom verkställd utredning kan befinnas lämpligt, och

dels att förslaget till lag angående arbetstiden å svenska fartyg erhåller följande ändrade lydelse:

»5 §.

Sjöman å fartyg ..... ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar .....

8 §.

Befinner sig ..... arbetstiden gälla:
att sjöman ..... följande dygn; samt
att annan ..... användas mera än femtiosex timmar i veckan.

10 §.

Därest fartygs ..... arbetstid gälla:
att sjöman ..... användas till skeppstjänst mera än åtta timmar .....

13 §.

Utan hinder ..... då fråga är om:

a) skeppstjänst som med hänsyn till fartygets och lastens säkerhet till sjöss måste utföras .....

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap till sjöss, som, ...

d) askhivning till sjöss.

14 §.

Att andra stycket i 14 § måtte utgå.

15 §.

1 mom. Å fartyg, ... med mera än fyra timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig ..... till övertidsarbete å söckendag ..... med mera än fyra timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugosex timmar; samt

å helgdag, därest ..... skulle överstiga åtta timmar.

Till övertidsarbete ..... må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag.

3 mom. Å annat fartyg ..... under två på varandra följande dygn överstiga tjugosex timmar.

4 mom. Till övertidsarbete må sjömän icke användas mera än tolv timmar i veckan.»

Av herr *Lövgren* i Nyborg framställas i avseende å nedan angivna lagrum följande yrkanden:

4 §.

Arbetstiden för vaktindelat manskap bör ändras till densamma, som gäller för eldare, d. v. s. till *sexton* timmar på alla i Nordsjö- och oceanfart gående fartyg, som mäta mer än ett tusen bruttoton.

5 §.

För den del av manskapet, som tjänstgör som dagmän, bör arbetstiden fastställas till densamma som i hamn eller åtta timmar, varjämte det rengöringsarbete, som kan anses nödvändigt att utföra på sön- och helgdagar, bör begränsas till det allra nödvändigaste och förläggas till tiden mellan kl. 6—9 f. m.

8 §.

Tidsbegränsningen i tredje stycket bör ändras till femtiosex timmar.

10 §.

Den tid, som får användas för rengöring på sön- och helgdagar, synes böra begränsas till endast en timme, vilken bör förläggas till tiden mellan kl. 6—9 f. m. Ävenså synes tiden för den ordinarie arbetsdagen böra förläggas till tiden mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m.

13 §.

Punkterna a) och c) böra gälla endast till sjöss. Askhissning bör så vitt möjligt förläggas till utförande av vakt på däck, och böra i de fall, då detta ej är möjligt, den fria vaktens män, som deltaga däri, erhålla ersättning som för övertid.

14 §.

När fartyg ligger i hamn, bör all förhalning och arbete, som avser lastens säkerhet och utföres på annan tid än ordinarie arbetstid, betraktas såsom övertidsarbete.

15 §.

Den i 4 mom. föreslagna begränsningen av övertidsarbetet bör nedsättas till tolv timmar.

Slutligen hemställer herr Lövgren, att riksdagen ville till Kungl. Maj:t avlåta en skrivelse med begäran om utredning och förslag till införande av trevaktssystem å svenska fartyg, vilka icke genom bifall till ovan framförda förslag skulle erhålla detsamma.

Beträffande skälen för ifrågavarande lagförslag och motionärernas yrkanden får utskottet hänvisa till propositionen, respektive motionerna.

Utskottet. I sitt utlåtande, nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstidens begränsning anför utskottet bland annat, att kravet på lagstadgad begränsning av arbetstiden med hänsyn ej blott till arbetarnas hälsa, livskraft, bildning och trevnad utan även till samhällets växande fordringar på arbetarna under nuvarande sociala och politiska förhållanden måste tillmätas en sådan räckvidd och styrka, att det såvitt möjligt måste tillgodoses.

Med en sådan uppfattning av kravet på lagstadgad begränsning av arbetstiden måste det givetvis enligt utskottets förmenande framstå såsom angeläget, att dylik begränsning kommer till tillämpning inom alla de verksamhetsområden, där förhållandena påkalla och medgiva det.

I fråga om förevarande reforms utsträckande jämväl till sjöfarten gäller det sålunda att söka svar på spörsmålen: Äro arbetstidsförhållandena inom sjöfarten sådana, att de påkalla en lagstadgad reglering, och,

om svaret härå blir jakande, kan en lagstadgad begränsning av arbetstiden inom nämnda verksamhet med hänsyn till arbetets natur och praktikens krav skäligen låta sig genomföra?

Utskottet tillåter sig att till svar å det förra av här berörda spörsmål hänvisa till vad skeppstjänstkommitterade i ämnet anfört bland annat å sid. 25 i deras betänkande med förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg:

»Det torde vara allmänt känt liksom ock framgå av den å sid. 57 och följande lämnade redogörelsen för resultatet av den utav sakkunniga anordnade utredning, att arbetstidsförhållandena särskilt ombord å fartyg i den av kommittén berörda inskränktare farten (kanalfarten inbegripen) fortfarande lämna rum för berättigade anmärkningar, men redogörelsen visar förekomsten av missförhållanden beträffande arbetstiden även inom andra farter. Vad angår de olika besättningsgrupperna, faller först i ögonen, att kökspersonalen har en alldeles oskälig arbetstid. Redogörelsen giver emellertid vid handen, att även för andra grupper åtminstone i enstaka fall en alldeles oskälig arbetstid förekommer, liksom ock i många fall medelarbetstiden synes för lång. Slutligen talar den erfarenhet, som åtskilliga av sakkunniga själva förvärvat, liksom ock den kännedom i övrigt, som sakkunniga äga om hithörande förhållanden, för att en ytterligare begränsning av arbetstiden ombord är av nöden icke minst för bevarande av besättningens arbetsduglighet, vilken har sin betydelse för sjöfartssäkerheten. En dylik reglering sker bäst på lagstiftningens väg.»

Enligt utskottets mening hade det otvivelaktigt varit önskvärt, att det utredningsmaterial, som skeppstjänstkommitterade haft till sitt förfogande, varit mera omfattande. Utskottet kan emellertid icke finna annat, än att de framlagda siffrorna giva tillfyllestgörande stöd åt skeppstjänstkommitterades ovan återgivna uttalande. En arbetstid till sjöss av i medeltal 17 timmar per dygn för däcksmanskap och 16½ timmar för maskinpersonal har i vissa fall förekommit, och även om dylika arbetstider äro att betrakta såsom undantag, måste de likväl anses tyda på behovet av en lagstadgad reglering av arbetstiden.

De ämbetsverk, kommerskollegium och socialstyrelsen, som haft att gemensamt utlåta sig över skeppstjänstkommitterades förslag, hava jämväl funnit en lagstadgad begränsning av arbetstiden vara erforderlig, och anföra härom bland annat följande:

»Ämbetsverken erkänna obetingat det rättmätiga i strävandena att åt sjöfolket snarast möjligt vinna förbättrade arbets- och levnadsförhållanden. Såsom ett viktigt led i dessa strävanden ingår fordran på

förkortning av den synnerligt långa arbetstid, som ofta utkräves av sjöfolket. De allmänna i 44 § sjölagen intagna bestämmelserna angående befälhavarens behandling av sina underordnade i förevarande avseende torde ej längre få anses tillräckliga för tillvaratagandet av sjöfolkets berättigade anspråk på vila från arbetet för återhämtande av fysiska krafter samt för beredande av möjlighet att ägna sig åt utbildning, förströelser eller andra privata angelägenheter. I den mån begränsad arbetstid tillförsäkras andra kroppsarbetare, kräver rättvisan, att dylik begränsning tillgodokommer även sjöfolket, så långt sig göra låter.»

Utskottet vill för sin del ej blott biträda skeppstjänstkommitterades ovan återgivna uttalande, att en »begränsning av arbetstiden ombord är av nöden icke minst för bevarande av besättningens arbetsduglighet», utan även framhålla, att de mer tillfredsställande förhållanden ombord å de svenska fartygen, som en lagstadgad begränsning av arbetstiden synes ägnad att medföra, säkerligen skulle effektivt bidraga till att motverka den nu så ofta beklagade flykten av svenska sjömän från den svenska handelsflottan till främmande länders handelsmariner.

Svaret på den andra här ovan uppställda frågan, eller om en begränsning av arbetstiden inom sjöfarten skäligen låter sig genomföra, bör enligt utskottets förmenande bliva jakande.

Visserligen har av representanter för sjöfarten utefter våra kuster och å våra inre vattenvägar med skärpa framhållits, att en tillämpning av den här föreslagna lagen skulle i avseende å denna sjöfart komma att utöva ett i hög grad hämmande och i vissa fall rent av ruinerande inflytande. Utskottet anser sig emellertid hava anledning ifrågasätta, huruvida de som så förmenat till fullo satt sig in i lagens verkliga innebörd och tillbörligen beaktat de modifikationer densamma medgiver. Särskilt vill utskottet i sådant avseende erinra om stadgandet i 1 § 3 mom., som innehåller ett generellt bemyndigande för Kungl. Maj:t eller viss myndighet att medgiva undantag från lagens tillämpning. För övrigt synes det icke kunna förnekas, att det i många fall under årens lopp utvecklats en viss slentrian, som skymmer blicken för att ändringar i nu rådande förhållanden mångenstädes med god vilja utan större svårighet skulle låta sig genomföra.

I fråga om storsjöfarten torde den föreslagna lagen icke få en så ingripande inverkan som på den mindre sjöfarten, något som jämväl från redarhåll blivit i viss mån vitsordat. Enligt vad för utskottet blivit upplyst, torde med hänsyn till den bemanningsstyrka, som å fartyg i denna sjöfart redan finnes, och än mer med hänsyn till den bemanning, som skeppstjänstkommitterade lära komma att föreslå i en s. k. bemanningsskala,

avsevärda hinder icke möta att giva arbetstiden den begränsning och uppdelning, som i lagförslaget angivas.

Ehuru utskottet i viss mån delar den uppfattning, som kommit till synes i ämbetsverkens och andras uttalanden, att det varit lyckligast, om även förslagen till bemanningsskala och till bestämmelser rörande bostäder ombord nu förelegat färdiga, kan utskottet icke tillerkänna berörda invändning någon avgörande betydelse. För övrigt lär det icke kunna förnekas, att begränsningen av arbetstiden bör vara det primära, under det bemanningsskalan givetvis bör anpassas efter vad som ur synpunkten av arbetstidens längd finnes vara skäligt.

Utskottet finner sig sålunda böra i huvudsak tillstyrka förevarande lagförslag och övergår nu till att granska dess särskilda bestämmelser.

1 §.

Det grundläggande stadgandet rörande lagens tillämpningsområde utsträcker lagens tillämpning till allt lönearbete, som utföres av personer, anställda å fartyg. Denna principiellt allmängiltiga läggning, som för övrigt även kännetecknar förut berörda förslag till lag om arbetstidens begränsning, synes utskottet väl motiverad, och har utskottet ej något att erinra mot densamma.

I likhet med vad som skett i lagförslaget om arbetstidens begränsning torde emellertid med hänsyn till en del olika omständigheter även här från lagens tillämpning böra undantagas vissa slag av arbete, såsom skett i 2 mom. av denna §.

I fråga om undantaget för person, som är anställd uteslutande för passagerares förplägning och uppassning m. m., har vid behandlingen inom utskottet yrkats, att ordet »uteslutande» skulle strykas. Kökspersonalen å de svenska fartygen, vilken så gott som undantagslöst på samma gång omhänderhar såväl passagerarnes som befälhavarens och besättningens förplägnad, skulle nämligen genom berörda inskränkning förhindras att fullgöra sin tjänst i den utsträckning, som för de ombordvarandes betjänande kan vara önskvärd. Med hänsyn härtill har utskottet ansett sig böra föreslå, att ordet »uteslutande» strykes. Någon olägenhet härav torde så mycket mindre vara att befara, som de i lagen givna begränsningarna av arbetstiden för vissa grupper av sjöfolk i tillämpningen torde komma att återverka på arbetstiden såväl för denna som övriga undantagna grupper.

Beträffande undantaget under e) har under behandlingen inom utskottet framställts yrkande, att detsamma skulle ändras till att avse segelfartyg, vilkas bruttodräktighet icke överstiger 75 ton, oavsett i vilken fart de nyttjas. Därjämte skulle tydligt angivas, att under segelfartyg i detta sammanhang skulle ingripas jämväl segelfartyg med motor. Till stöd för berörda yrkande har anförts, att ifrågavarande undantagsbestämmelse, sådan den är formulerad i propositionen, säkerligen skulle medföra betydande svårigheter för en mängd mindre fartyg, som gå än i sådan fart, som bestämmelsen angiver, och än — allt efter som frakttillfällen erbjudas — utsträcka sina resor något längre, t. ex. från västkusten ned till Skåne eller över till Danmark. Så skulle bliva fallet för bland andra talrika fiskefartyg, som mellan fiskeperioderna idka fraktfart. Givetvis skulle även kontrollen över lagens iakttagande erbjuda stora svårigheter. Något starkare behov av lagstadgad reglering av arbetstiden torde ej heller förefinnas i avseende å dessa fartyg, enär tjänsten å dem i stor utsträckning är att anse som ett säsongyrke och manskapet ofta står i nära skyldskap med befälhavaren. Med hänsyn till vad nu anförts har utskottet ansett sig böra biträda ändringsyrkandet.

Det i 3 mom. givna generella bemyndigandet för Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t förordnar, att medgiva undantag från lagens tillämpning måste enligt utskottets mening anses välbetänkt, då det föreliggande lagförslaget utgör det första försöket till lagstiftning på förevarande område och skeppstjänsten bedrives under synnerligen olikartade förhållanden.

3 §.

Under utskottsbehandlingen har framställts anmärkning mot förslaget om skyldighet att hava skeppstjänsten indelad i vakter under resa, som under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång. Bestämmelsen härom, jämförd med definitionen å »oavbruten gång» i 2 §, skulle nämligen kunna leda till, att berörda skyldighet komme att gälla å trader, t. ex. i trafik med talrika men obetydliga angöringsställen, där vaktindelning ej vore bruklig eller lämplig. Till förekommande härav anser utskottet, att orden »mera än tolv timmars oavbruten gång» böra ändras till »mera än femton timmars oavbruten gång».

4 §.

Såsom väsentligen berörande bestämmelserna i denna paragraf bör här omnämnas, att herr *Lindley* i sin motion föreslagit skrivelse till Kungl.

Maj:t med begäran om utredning och förslag rörande införande av trevaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som kan befinnas lämplig. I herr *Lövgrens* motion hemställes om sådan ändring i förevarande paragraf, att arbetstiden för vaktindelat manskap på fartyg i Nordsjö- eller oceanfart, vilka mäta över 1,000 ton, skall begränsas till samma tid som för eldare enligt paragrafens fjärde stycke eller 16 timmar under två på varandra följande dygn. Beträffande fartyg, å vilka trevaktssystem icke härigenom skulle komma till stånd, föreslår herr *Lövgren* skrivelse av enahanda innehåll, som härovan angivits.

Vad först angår skrivelseförslaget, har utskottet ej funnit skäl biträda detsamma, då förevarande lagstiftningsåtgärd föregåtts av omfattande utredningar, företagna såväl av socialstyrelsen som av skeppstjänstkommitterade. Beträffande åter förslaget om allmänt trevaktssystem å fartyg i Nordsjö- eller oceanfart, lär detsamma åtminstone ej omedelbart låta sig förverkliga på grund av brist på bostäder ombord.

5 §.

Av såväl herr *Lindley* som herr *Lövgren* har motionsvis påyrkats, att den i förevarande paragraf angivna begränsningen av arbetstiden måtte nedsättas från 9 till 8 timmar. Herr *Lövgren* har därjämte yrkat, att rengöringsarbete å söndag skall begränsas till det allra nödvändigaste och förläggas mellan kl. 6 och 9 f. m.

Såsom skeppstjänstkommitterade framhållit, torde, i betraktande av att arbetstiden för det vaktindelade manskapet är begränsad till i genomsnitt 12 timmar per dag, en arbetstid för dagmän av 9 timmar ej kunna anses oskäligt lång. I fråga om herr Lövgrens senare yrkande kan utskottet ej finna detsamma fullt motiverat, då rengöringsarbetet å helgdag redan enligt lagförslaget måste anses ganska snävt begränsat.

7 §.

I överensstämmelse med den i avseende å 3 § föreslagna ändringen lär i förevarande paragraf den ändringen böra vidtagas, att orden »högst tolv timmars oavbruten gång» utbytas mot »högst femton timmars oavbruten gång».

8 §.

Herrar *Lindley* och *Lövgren* hava i sina motioner hemställt om sådan ändring i avseende å paragrafens tredje stycke, att begränsningen

av arbetstiden för vecka måtte nedsättas från 63 till 56 timmar. Med hänsyn till den s. k. lokaltrafiken, som ändock torde drabbas ganska kännbart av ifrågavarande lagstiftning, har utskottet ej ansett sig kunna biträda berörda ändringsyrkande.

10 §.

Av herrar *Lindley* och *Lövgren* har motionsvis påyrkats, att den i paragrafens andra stycke angivna begränsning av skeppstjänsten måtte nedsättas från 8 ½ till 8 timmar. Utskottet har icke ansett sig böra upptaga detta ändringsförslag. Sjöfolkets arbete i hamn måste nämligen anpassas efter stuveriarbetarnas arbete och, såsom skeppstjänstkommitterade framhållit, med hänsyn till vissa förberedande och efterföljande göromål helst få fortgå under något längre tid än detta. Sistberörda arbete skulle emellertid enligt det av utskottet tillstyrkta förslaget till lag om arbetstidens begränsning å veckans fem första söckendagar kunna fortgå 8 ½ timmar, och därtill kommer, att stuveriarbetarnas arbetstid i utländska hamnar ofta torde vara ännu längre.

I fråga om rengöringsarbete å helgdag har i herr *Lövgrens* motion gjorts gällande, att tiden därför borde begränsas till en timme och förläggas mellan kl. 6 och 9 f. m. Såsom utskottet redan vid 5 § framhållit i avseende å ett liknande yrkande av herr Lövgren, synes det ej vara lämpligt att ytterligare inskränka möjligheten till här ifrågavarande arbete. Utskottet har tvärtom funnit påkallat att, när fartyg ligger i hamn, bereda i någon mån ökat tillfälle till rengöring å helgdag och har i sådant syfte ansett sig böra föreslå, att orden »av de för befälhavare, förste styrman, förste maskinist, läkare, telegrafist eller sjöman avsedda rum» i paragrafens andra stycke måtte uteslutas.

Herr *Lövgren* har i sin motion även påyrkat ändring i avseende å tidsgränserna för arbetets förläggning, vilka gränser han föreslår skola flyttas från kl. 6 f. m. och 6 e. m. till kl. 7 f. m. och 5 e. m. Då begränsningen av arbetstidens längd torde vara det för sjömannen väsentliga, har det ej synts utskottet motiverat att biträda ett yrkande, varigenom den stundom från driftsynpunkt betydelsefulla friheten att välja tid för arbetets förläggande skulle än ytterligare inskränkas. Med hänsyn till nödvändigheten att i avseende å tiden för arbetets förläggande följa ortens bruk, som t. ex. i tropikerna kan kräva arbetets förläggande till morgnar och kvällar, har utskottet i stället funnit skäl föreslå, att i någon mån ökad frihet måtte beredas genom att till 10 § sista stycket fogas orden »eller är i vederbörande hamn brukligt».

Slutligen har utskottet beträffande regleringen av sjömans arbetstid i hamn funnit påkallat att till förevarande paragraf foga en bestämmelse, som, i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommerskollegium och socialstyrelsen yttrat rörande 6 § i skeppstjänstkommitterades förslag, skulle bereda befälhavare tillfälle att uttaga sjöman till nattvakttjänst mot kompensation i föregående eller efterföljande ledighet eller genom övertidsersättning.

13 §.

Herr *Lindley* har beträffande momenten a), c) och d) påyrkat sådan begränsning, att de skulle komma att gälla endast arbete till sjöss. Av herr *Lövgren* har framställts enahanda yrkande beträffande momenten a) och c) ävensom, att askhissning såvitt möjligt måtte förläggas till utförande av vakt å däck och, då så ej låter sig göra, att de av den fria vakten, som deltaga däri, måtte tillförsäkras ersättning såsom för övertid. Utskottet har funnit sig böra gå berörda yrkanden till mötes i vad de avse begränsning av mom. d) till att gälla allenast askhissning till sjöss. I övrigt hava enligt utskottets mening ej för yrkandena anförts sådana skäl, som motivera avvikelse från propositionen.

Under utskottsbehandlingen har anmärkts, att moment a) vore alltför snävt avfattat, och framställts yrkande, att detsamma skulle utsträckas till att omfatta jämväl sådan skeppstjänst, som kunde finnas nödvändig med hänsyn till lastens eller ombordvarandes säkerhet eller fartygets navigering eller manövrering till sjöss. I betraktande av att skeppstjänsten i samtliga nu berörda fall, vilka för övrigt ofta stå i samband med varandra, otvivelaktigt kan vara av tvingande beskaffenhet, har utskottet föreslagit ett i anslutning till berörda yrkande avfattat tillägg till moment a).

14 §.

Beträffande denna paragraf har herr *Lindley* i sin motion yrkat, att andra stycket måtte uteslutas. Av herr *Lövgren* påyrkas, att, när fartyg ligger i hamn, all förhalning och arbete, som avser lastens säkerhet och utföres på annan tid än ordinarie arbetstid, skall betraktas såsom övertidsarbete. Utskottet har ej ansett tillfyllestgörande anledning föreligga att biträda någotdera av dessa yrkanden. Däremot påkallas av den i 13 § a) föreslagna ändringen, att orden »för lastens säkerhet eller» i andra stycket av denna paragraf strykas.

15 §.

I avseende å samtliga de i förevarande paragraf medelst visst timantal angivna begränsningar av övertidsarbetet har herr *Lindley* i sin motion påyrkat nedsättning. Sålunda föreslås att utbyta: i 1 mom. »sex» mot »fyra», i 2 mom. andra stycket »sex» mot »fyra» och »tjugunio» mot »tjugusex», i samma moments tredje stycke »åtta och en halv» mot »åtta», i 3 mom. »trettio» mot »tjugusex» samt i 4 mom. »aderton» mot »tolv». Dessutom yrkar herr *Lindley*, att i 2 mom. sista stycket orden »så framt icke — — — — — — — avsevärt fördröjas» måtte uteslutas. Herr *Lövgren* har beträffande begränsningen i 4 mom. i likhet med herr Lindley påyrkat, att densamma måtte nedsättas till 12 timmar. Med hänsyn till de synnerligen brådskande förhållanden, varunder skeppstjänsten ej sällan måste försiggå, och de stora ekonomiska värden, som därvid kunna stå på spel, har utskottet icke ansett sig kunna tillmötesgå något av här berörda yrkanden om ytterligare begränsning av övertidsarbetet.

16—28 §§ jämte *slutstadgandet.*

Mot här åsyftade bestämmelser har utskottet ej haft annat att erinra, än att i 21 § andra stycket och 23 § andra stycket uttrycket »med hans vetskap», resp. »med redarens vetskap», till vinnande av överensstämmelse med uttryckssättet i förslaget till lag om arbetstidens begränsning, borde ändras till »med hans vetskap och vilja», resp. »med redarens vetskap och vilja».

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen, med förklarande, att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte, med avslag å herrar von Sydows och Hans Ericsons motion nr 204, samt i anledning av herrar Lindleys och Lövgrens motioner för sin del antaga följande

(Kungl. Maj:ts förslag.)	*(Utskottets förslag.)*

Förslag

till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

Med ändring av vad 44 och 96 §§ sjölagen innehålla häremot stridande förordnas som följer:

Inledande bestämmelser.

1 §.

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 *uteslutande* för passagerares förplägning och uppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;	person, som är anställd för passagerares förplägning och uppassning 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, *som nyttjas allenast i fart på helt eller delvis inom riket belägna insjöar, floder eller kanaler eller inomskärs eller utanför öppen kust på oavbruten sträcka av högst*	e) *segelfartyg, med eller utan motor, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton.*

(Kungl. Maj:ts förslag.)	*(Utskottets förslag.)*
30 distansminuter eller utomskärs på enahanda sträcka eller mellan orter vid Öresund eller på Kristianiafjorden intill Laurvig.	

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: söndag eller här i riket bruklig helgdag;

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.

2 mom. Vid beräknande av arbetstid enligt denna lag skola undantagas måltidsrast ävensom annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt detsamma varar minst en timme.

Ordinarie arbetstid till sjöss.

3 §.	3 §.
Befinner sig fartyg till sjöss å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än *tolv* timmars oavbruten gång, skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.	Befinner sig fartyg till sjöss å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än *femton* timmars oavbruten gång, skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

4 §.

Beträffande sjöman å fartyg som i 3 § avses, vilkens arbete är indelat i vakter, gäller

(Kungl. Maj:ts förslag.) *(Utskottets förslag.)*

att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugufyra timmar;

att i fall antalet styrmän, maskinister, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, arbetstiden för sjömän i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar;

att arbetstiden för eldare å ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i Nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundrafemtio indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränktare fart och vars maskinstyrka uppgår till minst sexhundra indikerade hästkrafter, icke må, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar; samt

att å helgdag sjöman icke må användas till annan skeppstjänst än dels vad som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering dels ock, där det kan anses ingå i sjömannens åligganden, lättare rengöring av de för befälhavare, förste styrman, förste maskinist, läkare, telegrafist eller sjöman avsedda rum eller sådant arbete, som, enligt vad i 6 § stadgas, kan å helgdag åläggas i nämnda paragraf avsedd personal.

5 §.

Sjöman å fartyg, som i 3 § avses, vilkens arbete icke är indelat i vakter och som ej tillhör den i 6 § omförmälda personal (*dagman*), må å söckendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än lättare rengöring av de för befälhavare, förste styrman, förste maskinist, läkare, telegrafist eller sjöman avsedda rum, i den mån sådan rengöring kan anses ingå i sjömannens åligganden.

Arbetstiden skall förläggas mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m.

6 §.

Sjöman å fartyg som i 3 § avses, vilkens arbete icke är indelat i vakter och som är anställd för tillsyn å provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för uppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband, må å söckendag icke användas till skeppstjänst mera än tolv timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden.

(Kungl. Maj:ts förslag.)	*(Utskottets förslag.)*
Arbetstiden för sjömän, som i denna paragraf avses (*kökspersonal*), skall förläggas mellan klockan 5 f. m. och klockan 8 e. m.	
7 §.	7 §.
Befinner sig fartyg till sjöss å resa, som under vanliga förhållanden kräver högst *tolv* timmars oavbruten gång, och är skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i 4—6 §§ lända till efterrättelse.	Befinner sig fartyg till sjöss å resa, som under vanliga förhållanden kräver högst *femton* timmars oavbruten gång, och är skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i 4—6 §§ lända till efterrättelse.

8 §.

Befinner sig fartyg till sjöss å sådan resa, som i 7 § avses, men är ej skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skall beträffande arbetstiden gälla:

att sjöman icke må användas till skeppstjänst, däri inbegripen skeppstjänst i hamn, mera än tjugufyra timmar under två på varandra följande dygn; samt

att annan än kökspersonalen tillhörande sjöman ej heller må användas mera än sextiotre timmar i veckan.

Ordinarie arbetstid i hamn.

9 §.

Under fartygs uppehåll i hamn må befälhavare, därest fartygets avgång skall äga rum senast under dygnet näst efter det, varunder fartyget ankommit till hamnen, anordna skeppstjänsten i enlighet med de bestämmelser, som äga tillämpning, då fartyget är till sjöss.

10 §.

Därest fartygs uppehåll i hamn avses att vara längre, än i 9 § omförmäles, eller skeppstjänsten vid kortare uppehåll dock ej varder anordnad så, som i nämnda paragraf sägs, skall beträffande sjömans ordinarie arbetstid gälla,

(Kungl. Maj:ts förslag.)

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta och en halv timmar och å helgdag icke till annan skeppstjänst än lättare rengöring *av de för befälhavare, förste styrman, förste maskinist, läkare, telegrafist eller sjöman avsedda rum*, i den mån sådan rengöring kan anses ingå i sjömannens åligganden;

(Utskottets förslag.)

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta och en halv timmar och å helgdag icke till annan skeppstjänst än lättare rengöring, i den mån sådan rengöring kan anses ingå i sjömannens åligganden;

att sjöman, som tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än tolv timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden; samt

att arbetstiden skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m., såvida ej annat överenskommes, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 f. m. och klockan 7 e. m., så framt ej annat föranledes av överenskommelse, varom nyss nämnts.

att arbetstiden skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m., såvida ej annat överenskommes *eller är i vederbörande hamn brukligt*, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 f. m. och klockan 7 e. m., så framt ej annat föranledes av överenskommelse, varom nyss nämnts.

För nödig vakttjänst må arbetstiden kunna förläggas mellan klockan 6 e. m. och klockan 6 f. m.; dock skall i sådant fall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete.

11 §.

Under fartygs uppehåll i hamn skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta

(Kungl. Maj:ts förslag.)	*(Utskottets förslag.)*
ledighet från skeppstjänsten för tiden efter klockan 12 middagen å dag, då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna. Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådan ledighet påfordras allenast, såvida fartygets avgång därigenom icke fördröjes.	

Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

12 §.

1 mom. Då fartyg, varå skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till arbete utöver vad i 4, 5, 6 eller 10 § stadgas, dock icke längre tid, än att arbetstiden under två på varandra följande dygn för sjöman, vilkens arbetstid enligt bestämmelserna i 4 § må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger denna tid samt för annan sjöman icke överstiger tjugufyra timmar.

2 mom. Då fråga är om annat fartyg, än i 1 mom. avses, regleras sjömans arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn av bestämmelserna i 8 §.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

13 §.

Utan hinder av vad här ovan stadgats må sjöman användas till skeppstjänst, då fråga är om:

a) skeppstjänst, som med hänsyn till *fartygets säkerhet* nödvändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;	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 tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;

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;

d) askhissning; samt	d) askhissning *till sjöss;* samt

(Kungl. Maj:ts förslag.) *(Utskottets förslag.)*

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

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av bestämmelserna i denna paragraf, är han, såvitt ej annat överenskommits, icke berättigad till ersättning i vidare mån, än i 95 § sjölagen sägs.

14 §.

Sjöman vare pliktig att i större utsträckning och å andra tider, än i 4, 5, 6, 8, 10 eller 12 § sägs, mot ersättning utföra jämväl annan än i 13 § omförmäld skeppstjänst (*övertidsarbete*).

Beträffande sådant övertidsarbete gälla de i 15 § angivna begränsningar, dock ej då fråga är om skeppstjänst, som erfordras *för lastens säkerhet eller* för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn och som måste företagas å tid, då sjöman eljest endast må användas till skeppstjänst, som i 13 § omförmäles.

Beträffande sådant övertidsarbete gälla de i 15 § angivna begränsningar, dock ej då fråga är om skeppstjänst, som erfordras för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn och som måste företagas å tid, då sjöman eljest endast må användas till skeppstjänst, som i 13 § omförmäles.

15 §.

1 mom. Å fartyg, där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, må till sjöss eller under dygn, då fartyg ankommer till eller avgår från hamn, övertidsarbete icke åläggas sjöman, såvida tiden för hans skeppstjänst därigenom skulle under två på varandra följande dygn med mera än sex timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig fartyg, som i 1 mom. avses, i hamn, må sjöman icke användas till övertidsarbete

å *söckendag*, därest tiden för sjömannens skeppstjänst därigenom skulle antingen överstiga den ordinarie arbetstiden för samma dygn med mera än sex timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugunio timmar; samt

å *helgdag*, därest sjömannens skeppstjänst under samma dag därigenom skulle överstiga åtta och en halv timmar.

Till övertidsarbete för annan lastning eller lossning än sådan, som avser passagerares effekter eller post eller gods, vars lastning eller loss-

(Kungl. Maj:ts förslag.) *(Utskottets förslag.)*

ning ej kan utan fara för godset uppskjutas, må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas.

3 mom. Å annat fartyg, än i 1 mom. avses, må sjöman icke användas till övertidsarbete, därest den tid, varunder han såväl i hamn som till sjöss utför skeppstjänst, därigenom skulle under två på varandra följande dygn överstiga trettio timmar.

4 mom. Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än aderton timmar i veckan.

16 §.

Ersättning för övertidsarbete skall, för timme beräknat, utgöra, när arbetet utföres å söckendag, en etthundrafemtiondel och, när arbetet utföres å helgdag, en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön.

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

Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halvtimme betalas ersättning såsom för halvtimme.

Övriga bestämmelser.

17 §.

Avtal, som ingås i strid mot denna lag, vare utan verkan.

18 §.

För varje dag, varunder övertidsarbete förekommer, åligger det befälhavaren att senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär, som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

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.

(Kungl. Maj:ts förslag.)	*(Utskottets förslag.)*
19 §.	
Befälhavare skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt ombord å fartyget.	
20 §.	
Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad i 1, 6 och 7 kap. lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg finnes stadgat.	
Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.	
21 §.	
Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 11 §, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor.	
Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap.	Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap *och vilja*.
22 §.	
Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 18 §, straffes med böter från och med fem till och med femhundra kronor.	
23 §.	
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 böter 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, vare han förfallen till enahanda ansvar.	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.

(Kungl. Maj:ts förslag.) *(Utskottets förslag.)*

24 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 19 § åligger honom, straffes med böter, högst etthundra kronor.

25 §.

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

26 §.

Om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall vad i 323—325 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

27 §.

Om domstol i mål rörande förseelse, varom i denna lag sägs, skall vad i 328 § sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

28 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång till deras fulla gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1920 och gäller till och med den 31 december 1923; skolande dels beträffande sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som avses i 21—24 §§, dels ock i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, vad i lagen är stadgat fortfara att gälla även efter sistnämnda dag.

B) att herr Lindleys motion nr 205 och herr Lövgrens motion nr 428, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet ovan hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 30 maj 1919.

På andra särskilda utskottets vägnar:

JAKOB PETTERSSON.

Reservationer:

1) av herrar *Nilsson* i Skottlandshus, *Hans Ericson*, *Forssman*, friherre *Langenskiöld*, *von Sydow*, *Lindman*, *Thore* och *Ericson* i Oberga, som anfört:

»Den utredning, på vilken det föreliggande lagförslaget grundats, har icke allenast av medlemmar av den kommitté, som verkställt utredningen, utan även av de myndigheter, vilka haft att därom yttra sig, betecknats såsom i en mångfald viktiga hänseenden ofullständig. På grund av den knappt tillmätta tiden hava varken de ämbetsverk eller lagrådet, vilka det ålegat att granska lagförslaget, kunnat giva detsamma den ingående behandling, som de själva ansett sakens vikt kräva. Och ännu mindre har tiden medgivit att verkställa den enligt vår mening oundgängliga undersökning av huru lagförslaget skulle komma att verka på exempelvis de stora delar av vår sjöfart, som bedrives längs Sveriges kuster samt å dess insjöar, floder och kanaler ävensom till dess närmaste grannländer. Redan en flyktig granskning av lagförslaget giver tydligt vid handen, att lagen för denna del av vår sjöfart, som alls icke varit representerad inom kommittén, skulle komma att i många fall medföra de mest ödesdigra följder.

Det föreliggande lagförslaget saknar i stort sett någon som helst förebild inom de stora sjöfarande nationerna. Det underlag, som kommitterade haft att bygga sitt förslag uppå, är därför synnerlig bristfälligt, och erfarenheten om en dylik lags verkningar saknas fullständigt. Det synes oss därför vara nödvändigt att, om över huvud taget en lag om arbetstiden å svenska fartyg skall utfärdas, framgå med synnerlig varsamhet och att i varje fall icke träffa avgörande härom, förrän dels kännedom erhållits, huru världens förnämsta sjöfartsidkande nationer för sin del lösa denna fråga, dels erforderlig utredning verkställts beträffande en dylik lags inverkan på vår egen sjöfart och dess konkurrenskraft.

Vi vilja icke underlåta framhålla såsom vår mening, att tiden för ett lagfästande av förslaget är synnerligen olämplig, även på den grund att den pågående utredningen om bemanningens tillräcklighet jämte kosthållningen ombord ännu icke blivit framlagd och vederbörligen granskad. Det lärer väl icke kunna bestridas, att, därest arbetstiden ombord skall genom lag regleras, det är av yttersta vikt att hänsyn tages till resultatet av en dylik utredning.

Av den debatt, som under förslagets behandling inom utskottet blivit förd, har för oss med all tydlighet framgått, huru föga genomtänkt och för våra egna och för internationella förhållanden anpassbart lagförslaget i själva verket är. Och vi kunna icke finna, att detsamma med de ändringar, som av utskottet föreslagits, ens tillnärmelsevis råder bot för de synnerligen grava erinringar, som från sakkunnigt håll redan blivit mot detsamma framställda.

Vi finna även anmärkningsvärt, att ingen som helst utredning angående förslagets ekonomiska verkningar blivit för riksdagen framlagd.

Det är icke möjligt att för närvarande bilda sig ett omdöme angående de förhållanden, under vilka sjöfarten under den närmaste framtiden kommer att arbeta. Så mycket torde likväl kunna förutses, att en skarp konkurrens nationerna emellan kommer att föreligga. Det synes oss då vara synnerligen betänkligt att för vårt vidkommande stifta lagar, som kunna ställa vår sjöfart i sådant läge, att dess vidmakthållande äventyras.

Inom utskottet hava vi beträffande ett stort antal bestämmelser i lagförslaget framlagt våra erinringar och betänkligheter. Endast ett ringa fåtal av dem hava emellertid blivit av utskottet beaktade.

Med stöd av vad vi sålunda anfört och i saknad av det fullständiga underlag, som erfordras för frågans rätta bedömande, anse vi, att utskottet bort tillstyrka riksdagen att avslå Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition nr 364.»

2) av herr *Thore*, som anfört:

1 § 2 mom.

»Undantag från lagens tillämpning har icke medgivits maskindrivna handelsfartyg, icke ens sådana för vilka registrering ej erfordras (under 20 nettoregisterton). 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 bedrives av mindre fartyg kring rikets kuster, bör emellertid ge vid handen, att ett stereotypt 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 ojämför-

ligt största delen av fartygen ifråga 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 nu reglerad efter arten av trafiken, fartygets storlek, resans längd, farvattnens beskaffenhet m. fl. omständigheter, som växla från fall till fall. Den utredning, som blivit förebragt och som man vill lägga till grund för lagstiftningen om arbetstiden, är antingen ingen alls eller ock så ofullständig och så föga sakkunnigt behandlad, att några riktiga slutsatser om huru en lagstiftning bör vara beskaffad omöjligen kan dragas. Det kan alltså på goda grunder antagas, att den reglering av arbetstiden, som avses, i stället för att skapa gynnsammare förhållande 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. Ehuru den inre trafiken i Norge med maskindrivna fartyg icke på långa vägar när har samma omfång som motsvarande trafik i vårt land och ej heller på samma sätt som i Sverige kan betraktas som säsongfart, i det att de flesta norska kusthamnarna äro isfria hela året runt, innehåller dock det norska lagförslaget om arbetstiden vidare undantag från lagens tillämpning, än vad fallet är i det svenska lagförslaget.

Den fartsgräns som uppdragits kan för här avsedd lagstiftning icke anses vara lämplig, vare sig i fråga om seglande eller maskindrivna fartyg. Vid nämnda fartsgräns fastställande synes man ha tagit sikte på bestämmelserna för sjövärdighet; saken här avser emellertid arbetstiden ombord, men icke sjövärdigheten.

På grund av det nu anförda föreslås, att 1 § 2 mom. e) erhåller följande lydelse: e) fartyg, icke över 100 bruttoregisterton, som nyttjas allenast i fart inom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

2 § 2 mom.

Ombord å fartyg befinner sig sjömannens bostad i omedelbar närhet av arbetsplatsen. Uppehåll i arbetet, även av kortare tidrymd än en timme, bör alltså i förekommande fall av sjömannen kunna disponeras till vila. På den grund föreslås,

att i 2 § 2 mom. tidsförloppet en timme utbytes mot en halv timme.

4 §.

Genom bestämmelsen att, ifall antalet styrmän och maskinister uppgår till minst tre, arbetstiden för sjömän i dylik ställning icke under två dygn må överstiga sexton timmar, komma tjänstgöringstiderna för styrmän och maskinister å de flesta fartyg i Nordsjö- och inskränktare fart att ställa sig väsentligt längre än å oceanångare, där i de flesta fall tre styrmän och tre maskinister äro anställda. Bestämmelsen torde även medföra, att de lägre styrmans- och maskinistbefattningarna obehörigen bli gynnade på förste styrmans- och förste maskinistbefattningsinnehavarnas bekostnad, då ju dessa senare befattningsinnehavare icke falla under lagen. Även må framhållas, att styrmannens arbete till sjöss till viss del består av vakttjänstgöring, vilket icke som regel kan anses vara av ansträngande art.

Det i paragrafens fjärde stycke upptagna hästkraftantalet av 250 bör ökas till minst 400 för att medgiva ångfartyg av den moderna Vänernstorleken att utan införande av trevaktssystem i maskinen utsträcka sina resor över Nordsjön och till Norges västkust.

I sista stycket bör i snygghetens och hygienens intresse och med ännu större skäl än de, som föranlett borttagande av motsvarande bestämmelse i 10 §, orden »av de för befälhavare o. s. v. — — — rum» strykas.

Med anledning av det nu anförda föreslås följande formulering av 4 § andra och tredje styckena:

att, ifall antalet styrmän uppgår till minst tre, arbetstiden för sjömän i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugu timmar;

att, ifall antalet maskinister, eldare, motormän, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, arbetstiden för sjömän i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga aderton timmar, dock att arbetstiden för eldare å ångfartyg i oceanfart eller Nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst fyrahundra indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränktare fart och vars maskinstyrka uppgår till minst sexhundra indikerade hästkrafter, icke må, ifall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar; dels att i sista stycket av 4 § orden »av de för befälhavare — — — — — avsedda rum» utgå.

5 §.

På samma grunder som anförts i fråga om 4 § hemställes, att orden »av de för befälhavare — — — — — sjömän avsedda rum» utgå.

10 §.

Med fäst avseende på beskaffenheten av det arbete, som en sjöman utför, och då jag icke finner det tillrådligt, att sjömännens arbetstid i hamn, särskilt med hänsyn till lsstnings- och lossningsarbete, sättes kortare än vad som i allmänhet gäller för stuveriarbetet, får jag föreslå, att 10 § andra stycket formuleras sålunda:

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än nio och en halv timmar eller inom tropikerna åtta och en halv timmar och å helgdag — — — åligganden;

15 § 2 mom.

Så som bestämmelserna här äro formulerade kan med säkerhet förutses, att avsevärda hinder uppkomma för utnyttjande av arbetstiden ombord, så att den lämpar sig efter den trafik, varuti fartyget nyttjas.

I och för sig må ju syftet att inskränka övertids- och söndagsarbetet vara gott, men om en sådan inskränkning leder därhän, att de reguljära sjöfartsförbindelserna icke kunna upprätthållas eller att deltagande av svenskt fartygstonnage i sådan sjötransport, för vilkens bedrivande internationella överenskommelser äro gällande, äventyras, då har man säkerligen skjutit över målet.

Det ifrågavarande momentet innehåller, att å helgdag sjöman för utförande av övertidsarbete icke må användas mera än under åtta och en halv timmar. Fortsättningen av momentet innehåller emellertid en inskränkning i nämnda bestämmelse, nämligen att för lastning och lossning av annat gods än sådant, som ej utan fara för godset kan uppskjutas, sjöman ej må användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må *avsevärt fördröjas*. Kommittébetänkandet innehåller uttrycket »onödigtvis fördröjes». Förändringen här i kommittéförslaget kan ej gärna betyda annat, än att en fördröjning på några timmar eller kanske ett halft dygn efter lagens mening icke skall anses som en avsevärd fördröjning. Att under sådana förhållanden den reguljära trafiken i kustfart och kanalfart, där turerna mellan ändstationerna taga en tid av

1 à 2 dagar eller mera, skall kunna upprätthållas, synes uteslutet. Fartygen, varom här är fråga, utgöras vanligen av kombinerade passagerar- och styckegodsbåtar, uti vilkas turlistor även söndagar ingå. Gods måste lossas och lastas vid olika tider under dygnet och även under helgdag, eljest faller den reguliära trafiken fullständigt sönder. Och uti sådan lossning och lastning måste, i de ojämförligt flesta fallen, även fartygens besättningar deltaga. Vid sådan trafik både på in- och utlandet tillkomma därjämte vissa omständigheter, såsom fördröjd resa genom ogynnsamma väderleksförhållanden, maskinskador m. m., vilket nödvändiggör forcering av arbetet i hamn, för att de bestämda turerna skola kunna hållas. Det må därjämte påpekas, att tiderna för ankomst och avgång i en mängd fall i förväg äro offentligt kungjorda, efter vilket den trafikerande allmänheten vidtager sina dispositioner, samt att samtrafik med järnvägar och annan reguljär trafik ofta äger rum, vilken samtrafik skulle förryckas om ej, då omständigheterna sådant påkalla, övertidsarbete i lämplig utsträckning medgives.

Vad angår den inverkan, som den föreslagna inskränkningen i övertidsarbete skulle erhålla i fråga om den allmänna fraktfarten, må särskilt påpekas, hurusom en numera, och även för svenska fartyg, mycket vanlig form av befraktning, nämligen s. k. tidsbefraktning särskilt hårt skulle träffas av bestämmelserna om inskränkning i övertidsarbetet. Vid ingående av ett tidsbefraktningsavtal förutsättes nämligen, att den som hyr fartyget, oftast en utländsk undersåte, uti avtalet erhåller medgivande att påskynda fartygets lastning och lossning utöver vad eljest är brukligt. Den tidsvinst, som genom ett sådant påskyndande uppnås och möjligheten att sålunda bättre utnyttja fartygets transportförmåga, är över huvud det förnämsta skälet till, att nämnda befraktningsform vunnit ett så betydande insteg på den internationella fraktmarknaden. Som exempel på klausuler i ett tidsbefraktningsavtal må anföras följande utdrag från ett standard tidsbefrakningscerteparti. »Ombord å ångfartyget skall arbetet med lastning och lossning fortgå, då detta påfordras, såväl natt som dag. Alla fartygets ångvinschar skola vara i fullt arbetsskick och arbeta under fullt ångtryck. Ångfartyget skall, för arbetets bedrivande såväl natt som dag, hålla vinschmän o. s. v.» Skulle bestämmelser om arbetstidens begränsning införas i enlighet med den kungl. propositionen och utskottets förslag, kan en svensk skeppsredare näppeligen våga ingå på något tidsbefraktningsavtal. Även vanliga befraktningsavtal torde komma i konflikt med arbetstidsbestämmelserna, exempelvis i sådana fall där platsbruket föreskriver en särskild skyndsamhet vid lastnings- eller lossningsarbetets utförande. Men att

direkt hindra eller försvåra våra svenska skeppsredares ställning på den internationella fraktmarknaden, dithän bör väl dock icke vår arbetstidslagstiftning gå. Det norska lagförslaget innehåller i detta fall vida gynnsammare bestämmelser.

Angående de i momentet omförmälda tiderna yrkas ändring i analogi med vad som föreslagits vid 10 §.

Jag hemställer alltså, att 15 § 2 mom. 2:a och 3:e styckena ändras dels sålunda: att »tjugonio timmar» ändras till *trettioen timmar* och »åtta och en halv timmar» ändras till *nio och en halv* timmar;

dels att i 4:e stycket i samma moment orden »avsevärt fördröjas» ändras till *onödigtvis fördröjas*, och att stycket erhåller en fortsättning av följande lydelse:

dock att å fartyg, försedda med passagerarfartygscertifikat och som göra resor mellan bestämda orter efter en på förhand uppgjord plan eller å fartyg, som på grund av befraktningsavtal äro pliktiga att lasta eller lossa på helgdagar, övertidsarbete å helgdag må äga rum i samma utsträckning, som i detta moment för söckendag är tillåtet.

15 § mom. 4.

I nära överensstämmelse med det norska förslaget och under hänvisning till kommerskollegiets och socialstyrelsens yttrande hemställes, att momentet må erhålla följande lydelse:

Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än tjuguen timmar i veckan eller i tropikerna mera än tolv timmar i veckan.

16 §.

Nuvarande bestämmelser angående ersättning för övertidsarbete (96 § sjölagen), vilka datera sig från år 1914, innehålla, att övertidsersättning icke må utgå med lägre belopp än trettio öre med tillägg av en fyrahundradedel av månadshyran. Det norska förslaget om arbetstiden innehåller, att ersättningen skall utgå med en krona per timme och femtio öre för varje påbörjad halvtimme. I intet fall är någon förhöjning av övertidsersättningen påbjuden. Kommerskollegium och socialstyrelsen ha påpekat, att de i § 16 upptagna ersättningarna, särskilt ifråga om de högre befälsgrupperna, blivit väl dryga, vilket även anmärkts från flera andra håll. Ämbetsverken anse, att den nuvarande beräkningsgrunden med ett fast belopp och ett efter månadshyran varierande bör bibehållas.

Höjes det fixa beloppet från trettio öre till femtio öre, uppnås vid 120 kronors månadshyra samma ersättning enligt Kungl. Maj:ts förslag som enligt nu gällande bestämmelser. Skälig anledning att vid fortsatt övertidsarbete eller vid övertidsarbete å helgdag föreskriva en högre ersättning föreligger enligt mitt förmenande icke.

På grund av det nu anförda föreslås följande ändrade lydelse av 16 §:

Ersättning för övertidsarbete må, för timme beräknat, icke utgå med lägre belopp än femtio öre med tillägg av en fyrahundradedel av sjömannens kontanta månadslön. Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halvtimme betalas ersättning såsom för halvtimme.

Angående tiden för lagens ikraftträdande.

Då ett antagande av föreliggande lagförslag i en mängd fall måste medföra ökad besättningsstyrka med ty åtföljande ökat bostadsutrymme och detta för många fartyg omöjligen låter sig ordna till den 1 januari 1920, då dessutom ingångna fraktavtal, med räckvidd över den nyssnämnda tidpunkten, måhända komma att beröras av lagen, får jag hemställa,

att tidpunkten för lagens ikraftträdande uppskjutes till den 1 januari 1921.»

3) av herrar *Söderberg, Lindley, Lindqvist* i Kosta, *Holmström* och *Karlsson* i Sandviken, vilka anfört:

»Sjöfolkets arbetsförhållanden ombord ha — i jämförelse med motsvarande förhållanden i land — varit synnerligen dåliga. De i land anställda arbetarnas friare ställning i rent personligt hänseende har givit dessa större möjligheter att frampressa förmånligare arbetsvillkor än deras klasskamraters till sjöss. Detta utgör emellertid intet skäl för att även i fortsättningen kvarhålla den sjögående arbetareklassen i en mera ogynnsam ställning i jämförelse med övriga arbetare. Skulle man försöka vidhålla en sådan ofördelaktig undantagsställning, komme detta helt säkert att framkalla fackliga konflikter, vars verkningar säkerligen skulle bliva ytterst skadliga för hela vårt land.

Vad först arbetstiden till sjöss beträffar, så har Kungl. Maj:t i stort sett föreslagit status quo, med undantag för en mera allmän tillämpning av trevaktssystemet för eldare i Nordsjöfart. Då det är uppenbart, att eldarpersonalen även å fartyg i mera inskränkt fart har obestridlig rätt till samma arbetstidsförkortning som deras kolleger å fartyg i mera av-

lägsen fart, måste man allaredan nu påbörja en undersökning, om huru dessa berättigade anspråk måtte snarast möjligt kunna förverkligas. Samma rättsanspråk kan även framställas av däcksbesättningen. Tolv timmars tjänstgöring per dygn som minimum och ofta nog avsevärt extra tid därutöver, ibland under mycket svåra förhållanden, är icke en skälig arbetstid som kan försvaras. Reservanterna ha därför instämt i den av herr Lindley framburna motionen om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning om möjligheten av att mera allmänt införa 3-skiftssystemet å svenska fartyg.

Vad arbetstiden i hamn beträffar, så har i den kungl. propositionen föreslagits 8 ½ timmars ordinarie arbetstid eller samma tid som föreslagits för arbetare i land, dock utan den i senare fall fogade begränsningen av högst 48 timmar per vecka. Utskottets ändrade formulering till mera generell 8-timmarsdag i fråga om arbetstiden för arbetare i land borde därför konsekvent ha fullföljts även beträffande arbetstiden ombord å fartyg, och kunna vi icke för vår del godtaga argumenteringen om behovet av sjöfolkets längre arbetstid, vilket icke heller motiveras av Kungl. Maj:ts förslag. Samma synpunkter kunna även anläggas beträffande s. k. dagmän, då fartyget befinner sig å resa.

Alldeles orimligt långt tilltagen verkar dock den av Kungl. Maj:t föreslagna och av utskottet accepterade bestämmelsen om 18 timmars maximalövertid per vecka. Jämförd med vad som i annan kungl. proposition blivit föreslaget för arbetare i land, som fyllt aderton år, vilka må användas till övertidsarbete »för högst 25 timmar under loppet av en kalendermånad och 150 timmar under loppet av ett kalenderår. Därutöver må för nödiga förberedelse- eller avslutningsarbeten enstaka arbetare, som uppnått nyss angivna ålder, användas under högst 10 timmar under loppet av en kalendermånad. Erfordras ytterligare eftergift, må sådan, dock för högst 10 timmar under loppet av en kalendermånad och 75 timmar under loppet av ett kalenderår, meddelas av yrkesinspektionens chefsmyndighet», så verkar den för sjöfolket föreslagna bestämmelsen som en brutal utmaning, då man med dess stöd har möjlighet att uttaga ända till 936 timmar per år.

Att denna medgivna övertid icke är av behovet påkallad torde vara uppenbart, synnerligast då hänsyn tages till den allmänna och icke på något sätt inskränkta skyldigheten att vid vilken tid på dygnet som hälst och t. o. m. utan extra ersättning å övertid utföra alla förekommande arbeten, som kunna sättas i samband med fartygets säkerhet.

Det bör i anslutning härtill påpekas, att ett medgivande i syfte att till denna allmänna säkerhetstjänst även inräkna lastens säkerhet, —

vilken till sjöss nästan undantagslöst sammanhänger med fartygets säkerhet — har i utredigeringen fått en mycket otillfredsställande formulering, så att häri även blivit inbegripen lastens säkerhet, då fartyget ligger i hamn, och för vilket arbete alltså ingen extra ersättning skulle behöva utgå om arbetet utfördes på övertid, varför reservanterna ha funnit sig nödsakade att i frågans nuvarande läge yrka återgång till Kungl. Maj:ts ursprungliga förslag.

Slutligen ha vi även funnit oss nödsakade att avgiva reservation mot av utskottet företagna ändringar i 1 § 2 mom. e) och 3 §. Vad ändringen i första paragrafen beträffar, så anse vi den olämplig och troligtvis skadlig till sina verkningar; beträffande den av utskottet företagna ändringen i 3 §, så kan den innebära, att den dagliga arbetstiden kan å vissa fartyg utsträckas ända till 15 timmars oavbruten tjänstgöring, vilket för exempelvis en eldare med hans ansträngande arbete skulle verka kroppsligt nedbrytande och demoraliserande. Några starkare skäl för en sådan försämring av Kungl. Maj:ts förslag föreligga icke.

Med stöd av vad som här anförts få vi därför hemställa, att riksdagen ville för sin del besluta:

dels att till Kungl. Maj:t avlåta en skrivelse med begäran om utredning och förslag till införande av trevaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som genom verkställd utredning kan befinnas lämpligt; och

dels antaga föreliggande lagförslag med av oss föreslagna ändringar i utskottets förslag av följande paragrafer:

1 § 2 mom. e).

Kungl. Maj:ts förslag.

3 §.

Kungl. Maj:ts förslag.

5 §.

Sjöman å fartyg ..... ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar..... åliggande.

Arbetstiden ..... klockan 6 e. m.

7 §.

Kungl. Maj:ts förslag.

8 §.

Befinner sig.....arbetstiden gälla:
att sjöman.....följande dygn; samt
att annan ..... må användas mera än femtiosex timmar i veckan.

10 §.

Därest fartygs uppehåll.....gälla,
att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta timmar.....åligganden;
att sjöman, som tillhör kökspersonalen,..... åligganden; samt
att arbetstiden.....nyss nämnts.
För nödig.....övertidsarbete.

13 §.

Utan hinder.....då fråga är om:
a) skeppstjänst, som med hänsyn till fartygets säkerhet nödvändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;

14 §.

Kungl. Maj:ts förslag.

15 §.

1 mom. Å fartyg.....med mera än fyra timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig.....till övertidsarbete
å söckendag,.....med mera än fyra timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugosex timmar; samt
å helgdag, därest.....skulle överstiga åtta timmar.

Till övertidsarbete.....må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag.

3 mom. Å annat fartyg.....under två på varandra följande dygn överstiga tjugosex timmar.

4 mom. Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än tolv timmar i veckan.»

4) av herrar *Pettersson* i Södertälje, *Hult* och *Olsson* i See, vilka hemställt:

beträffande *3 §:*

att denna paragraf måtte antagas i den lydelse, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition; samt

beträffande *7 §:*

att denna paragraf måtte antagas i den lydelse, som föreslås i i Kungl. Maj:ts proposition.

5) av herr *Tham*.

Stockholm, K. L. Beckmans Boktr., 1919.