# Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 3 juni 1921 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om omedelbart upphävande av lagen om arbetstiden å svenska fartyg eller inställande tillsvidare av dess tillämpning.*

*Närvarande:* herrar von Sneidern, von Sydow, Carl E. Svensson, Hult, Tjällgren, Linder, Boberg, Sigfrid Hansson, Andersson i Knäppinge, Karlsson i Gasabäck, Hagman, Nilsson i Vibberbo, Carlsson i Solberga, Johanson i Stockholm, Holmström och Sundling.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft motionerna nr 72 i första kammaren av herrar *Trygger*, *Aaby Ericsson*, *Joh. Nilsson* i Skottlandshus, greve *Spens*, *Boberg*, *Heyman*, *Joh. Carlsson* i Hällsbäck, *Rooth*, *Gustafsson*, *Frändén*, *Rogberg*, *Jeansson*, *Antonsson*, *Enhörning*, *Boman*, *von Hofsten*, *Jesperson* och *J. B. Johansson* samt nr 118 i andra kammaren av herrar *Lindman*, *Nilsson* i Bonarp, *Norman*, *Olsson* i Broberg, *Sommelius*, *Öberg*, *Erlansson*, *Holmgren*, *Olsson* i Berg, *Wallerius*, *Bengtsson* i Kullen, *Ros*, *Andersson* i Knäppinge, *Gustafson* i Kasenberg, *Lindström* i Mörby, *Pettersson* i Bjälbo, *Jönsson* i Boa, *Larsson* i Sjötorp, *Persson* i Fritorp, *Kaijser*, *Lübeck*, *Thore*, *Poppius*, *Sundling*, *Eriksson* i Överbyn, *Lithander*, friherre *Hermelin*, *Wiklund*, *Söderhielm*, *Block*, *Laurén*, *Nylander*, *Hederstierna*, *Broander*, *Brännström*, *Corneliusson*, *Fjellman*, *Andersson* i Storegården och *Clemedtson*. I motionerna, vilka äro lika lydande, har hemställts, att riksdagen måtte för sin del besluta, att lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg omedel-

bart måtte upphöra att gälla eller åtminstone tillämpningen därav inställas tillsvidare.

Beträffande de skäl, som av motionärerna anförts till stöd för berörda hemställan, tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt yttrande av socialstyrelsen och kommerskollegium. Dessa yttranden äro som bilagor fogade vid detta utlåtande.

*Utskottet.* Utskottet får till en början erinra om att herr Lindman jämte andra motionärer i en inom andra kammaren vid 1920 års riksdag väckt motion nr 125 framställt enahanda yrkande, som förefinnes i nu föreliggande motioner. Andra lagutskottet, som till förberedande behandling förehade denna motion, hemställde i sitt i anledning av motionen avgivna utlåtande nr 38, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda. Detta blev också riksdagens beslut. Till motivering för sin hemställan anförde utskottet följande: »I likhet med de myndigheter, som hörts i ärendet, anser utskottet, att sådana skäl icke anförts, som motivera den föreslagna åtgärden att upphäva eller tillsvidare suspendera förevarande lagstiftning, som för allenast några månader sedan blivit av statsmakterna antagen. Härtill kommer emellertid, att vid särskilt sammanträde av internationella arbetsorganisationens generalkonferens, som skall hållas i Genua den 15 juni 1920, skall till behandling upptagas bland annat frågan om tillämpning på sjömän av den i Washington i november 1919 föreslagna konventionen angående arbetstidens begränsning för alla industriella företag, häri inbegripet transport till sjöss och, enligt villkor, som skola fastställas, transport på inre vattenvägar. Utskottet anser därför tillrådligt att avvakta resultatet av denna konferens, innan frågan om modifikationer i den svenska lagen eller dess upphävande eller suspenderande tages under omprövning.»

Vid internationella arbetsorganisationens generalkonferens' andra sammanträde i Genua den 15 juni—10 juli 1920 förelåg nyssnämnda fråga till behandling, men förslaget erhöll emellertid icke föreskriven tvåtredjedels majoritet. Det ena skälet för utskottets avstyrkande förra året av upphävande eller suspension av lagen om arbetstiden å svenska fartyg har härmed bortfallit.

Under det år, som förflutit sedan nästlidne riksdag har, såsom av kommerskollegii yttrande inhämtas, den vunna erfarenheten av lagen ådagalagt, dels att behov föreligger av sakliga ändringar i densamma, dels ock att själva den praktiska tillämpningen och tolkningen av lagen varit förenad med svårigheter.

Såsom av socialstyrelsens yttrande framgår vill styrelsen, som avstyrker bifall till motionerna, dock icke bestrida, att en varsam revision av lagen, med beaktande av numera vunnen praktisk erfarenhet, kan hava skäl för sig.

På grund av vad de på området sakkunniga myndigheterna sålunda anfört anser utskottet därför önskvärt att i syfte att därmed tillgodose det praktiska livets krav lagen om arbetstiden å svenska fartyg göres till föremål för en allsidig utredning.

Utskottet får alltså hemställa,

1) att riksdagen i anledning av motionerna I: 72 och II: 118 måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande verkningarna av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg samt till riksdagen inkomma med de förslag, som därav kunna föranledas;

2) att förevarande motioner, i den mån de icke blivit besvarade genom vad utskottet under 1) hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 2 juni 1921.

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

---

## Reservation

av herrar *von Sydow*, *Boberg*, *Andersson* i Knäppinge, *Carlsson* i Solberga och *Sundling*, vilka ansett, att förevarande motioner bort av utskottet tillstyrkas.

---

*Bilaga I.*

Kungl. Maj:ts och Rikets
Kommerskollegium.

Fartygsinspektionsbyrån. Stockholm den 8 mars 1921.

*Till riksdagens andra lagutskott.*

Genom remiss har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att avgiva och till Eder överlämna begärt yttrande över två väckta motioner om upphävande av lagen om arbetstiden å svenska fartyg eller inställande tillsvidare av dess tillämpning.

Med anledning härav har nautiskt utbildade byråinspektören hos kollegium Birger Rundblom utarbetat en promemoria i ämnet, vilken kollegium härmed får överlämna i avskrift jämte remissakten.

Tillika överlämnas en från Sveriges redareförening till kollegium inkommen skrivelse i ärendet.

Den förevarande lagens verkningar åt olika håll torde icke låta sig närmare bedömas utan en ingående utredning i ämnet, omfattande bl. a. jämväl undersökning rörande frågans samband med de till sina verkningar varandra närstående spörsmålen angående fartygs bemanning samt angående bostäder för ombord anställda.

Den av kollegium hittills vunna erfarenheten av lagen har för allt fall redan ådagalagt dels att starkt behov föreligger av sakliga ändringar i densamma, i vilket hänseende ovannämnda promemoria innehåller åtskilliga beaktansvärda synpunkter, dels ock att själva den praktiska tillämpningen och tolkningen varit förenad med ej ringa svårigheter för de närmast intresserade parterna och ej minst för vederbörande mönstringsförrättare, vadan även behov av förtydliganden och kompletteringar gjort sig gällande. Kollegium anser därför önskvärt att, i samband med en allsidig undersökning av lagens verkningar i olika hänseenden, utredning kommer till stånd om förutsättningarna för lagens fortsatta tillämpning samt eventuellt om behovet av ändringar och modifikationer av samma lag.

I ärendets avgörande har deltagit utom undertecknade, chef och föredragande, jämväl kommerserådet Friberg.

K. A. FRYXELL.

NILS GUSTAF NILSSON.

*Åke Gertz.*

*Avskrift.* *Bilaga II.*

## P. M.

### § 1.

**Lagens tillämplighetsområde.**

Då lagen givit uttryck för principen att befälhavaren icke bör vara underkastad lagens bestämmelser men ändock, beträffande en stor kategori befälhavare, härutinnan gjort undantag, har detta förhållande verkat därhän att en lagen underkastad befälhavare ofta nog ställes i valet mellan att antingen överträda lagen om arbetstid eller ock sjölagen.

Redan vid en flyktig blick på sjölagens bestämmelser, t. ex. §§ 26, 29, 31, 32, 53 jämförda med bestämmelserna i arbetstidslagen, uppstår misstanke om att bestämmelser i den ena lagen kunna komma att i vissa fall strida mot bestämmelser i den andra.

Nu äro segelfartyg under 100 tons undantagna lagen, varför det egentligen är endast ifråga om pråmfartyget, som påvisade dualism gör sig gällande. Pråmfartyg av flera hundra tons dräktighet hava i regel en bemanning av endast två man, varför pråmskepparnes i dessa fartyg arbetstider skola regleras enligt lagen.

Ett ekonomiskt utnyttjande av pråmfartyget förutsätter emellertid ofta nog helt andra dispositioner än som låta förena sig med lagens bestämmelser. Låt vara att där pråmskepparen-arbetaren upphör, kvarstår befälhavaren i sjölagens mening. Om gränserna härvidlag vore skarpt markerade, vore mindre att säga, men så torde icke vara förhållandet, vadan ock till följd härav tvistigheter vid lagens tillämpning ofta uppstå.

För att giva ett exempel. Ett pråmfartyg, bemannat med befälhavare och en man, har inlastat en last mjöl i säckar. Bådas ordinarie arbetstid för dygnet är slut kl. 5 e. m., veckans tillåtna övertid är förbrukad. Misstanke uppstår hos pråmskepparen om att slagvattnet i bottnen under natten kan genom läckning ökas så att mjölet blir fördärvat. Han pejlar pumpen och finner, att vattnet ökas så mycket per timma, att det fram på morgonen bör ha stigit upp över garneringen. Ingen fara föreligger emellertid å det varande dygnet. Men vid dygnskiftet skall fartyget avbogseras och kan då ej tid ges till pumpningen. Här står skepparen i valet. Pumpar han, är detta överträdelse av 10 §, och 13 § är ej tillämplig, emedan det alls ej är nödvändigt att pumpa förrän *nästa* dygn. Väntar han tills dess, kan han visserligen verkställa pumpningen i kraft av § 13 a) men samtidigt också på ordinarie arbetstid.

I allt fall blir fartyget fördröjt, medan pumpningen verkställes, varigenom åter överträdelse av bestämmelser i sjölagens 31 § kan sägas föreligga.

Naturligtvis väljer han att pumpa på kvällen samt att härför notera övertid, oaktat som sagt, veckans tillåtna övertid överskridits. Tilläventyrs anser han sig utföra säkerhetstjänst enligt 13 § men debiterar icke desto mindre övertid, och mänskligt sett, har han i båda styckena handlat riktigt.

Jag är fullt på det klara med att mitt ovanstående resonemang kan i dess premisser vara disputabelt, men redan denna omständighet torde visa, huru osäker, för den i juridiskt tänkande ännu mindre skolade pråmskepparen, hans ställning till arbetstidslagen kan för honom själv te sig.

Erfarenheten, under det år lagen varit i kraft, har givit vid handen, huru hopplöst det i många fall är att söka bibringa vederbörande frågare ett riktigt grepp på arbetstidsbestämmelserna. Man skulle anse, att, då det rör sig om t. ex. inomskärs gående pråmfartyg, saken vore skäligen enkel. Så är den dock icke för den alldeles oskolade. Ett pråmfartyg, som ena gången gör resor omfattande högst 12 timmars oavbruten gång, gör nästa gång längre resa för att därefter ligga flera dagar i sträck i hamn. Trenne olika beräkningsgrunder för arbetstiden skola på några dagar tillämpas, och just här uppkommer kaos. Jag tror mig därför kunna säga, att beträffande en stor del av pråmflottan lagens tillämpning föranleder många onödiga bekymmer och att ändock tillämpningen kommer att ske på ett ungefär. Då samtidigt icke lärer kunna frånkommas den olägenheten att vissa stadganden i den ena lagen kunna, åtminstone skenbart, motverka tillämpningen av den andras, synes åtminstone för undertecknad den logiska följden böra bliva, att alla fartygsbefälhavare, även sådana som stå den kroppsarbetande klassen nära, såsom pråmförare, ställdes utanför arbetstidslagens tillämplighetsområde.

I viss mån, om än ej helt, torde detta gälla även beträffande ende styrman och ende maskinisten.

Beträffande alla tre kategorierna gäller, att de mindre samvetsgranna bland dem lätt kunna falla för frestelsen att, särskilt beträffande ersättning för övertidsarbete, tolka lagens bestämmelser enbart till egen fördel. Med lagens beräkningsgrund för övertidsersättningen måste frestelsen icke vara ringa, i synnerhet som en eventuellt påvisad feldebitering lätt och ej utan reson kan skrivas på misstolknings konto.

Lagens tillämplighet på ende styrmannen och ende maskinisten föranledde, redan vid lagens ikraftträdande, ett flertal, ja troligen nästan alla viktigare skärgårdsrederier i landet att begära undantag från denna bestämmelse. De skäl, som av rederierna anfördes, synas hava varit övertygande, enär för det gångna året Kungl. Maj:t funnit gott undantaga de sökande rederiernas ende styrmän och ende maskinister från lagens tillämpning. Kollegium har för innevarande år tillstyrkt undantag jämväl för år 1921.

Undantaget har alltmera övergått till att bliva regel. Med hänsyn till de skäl, som föranlett dispensen, ävensom till vad som ovan påvisats torde frågan om undantag från lagens tillämpning av alla befälhavare samt ende-styrman och ende-maskinister böra upptagas till prövning.

**Två- eller trevaktssystem.**

4 §.

Stadgandet i denna paragraf därom att då antalet styrmän, maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, ordinarie arbetstiden till sjöss för nämnda kategorier skall utgöra högst 18 resp. 16 timmar, eller med

andra ord att tjänstgöringen skall försiggå enligt trevaktssystemet, har i åtskilliga fall lett till måhända ej åsyftade konsekvenser.

Enligt gällande befälsförordning (Kungl. förordning angående befäl å svenska handelsfartyg av den 29 mars 1912) skall å ångfartyg i oceanfart finnas tre styrmän och tre maskinister. Där Konungen beviljat dispens från denna bestämmelse och styrmännens eller maskinisternas antal således varit allenast två, har dessas ordinarie arbetstid följaktligen blivit 24 timmar per två dygn mot i § 4 stadgade 18 resp. 16.

Då fråga härvid uppstått, huruvida de styrmän och maskinister, vilka på grund av dispensen fått sin arbetstid förlängd, varit berättigade till övertidsersättning för den sålunda utökade tiden, har Kollegium upplysningsvis som sin åsikt meddelat, att, då ifrågavarande lagrum endast fäster avseende vid det *faktiska* antalet styrmän eller maskinister, vederbörande tjänsteinnehavares ordinarie arbetstid följaktligen skolat utgöra 24 timmar per två dygn, i följd varav, så länge arbetstiden icke överskridit denna tidslängd, övertidsersättning icke kunnat fordras.

Å andra sidan har hänt, att å fartyg, där endast två styrmän författningsenligt erfordras och styrmännen således till sjöss gå i två vakter, rederiet med hänsyn till behovet av arbetsledare för underhållsarbeten funnit lämpligt att anställa en tredje-styrman, som då haft till enda eller huvudsaklig uppgift att under ordinarie arbetstid under dagen övervaka och leda manskapets skeppsarbeten.

På grund av meromnämnda stadgande kan med arbetstidslagens tillkomst sådan supernumerär arbetskraft icke tillgodogöras, enär det förhållandet att styrmännens antal genom inmönstrande av en tredje-styrman blir tre, trevaktssystemet måste införas, varvid de tre's samlade arbetsprodukt oväsentligt eller alls icke överstiger de två's.

Följden blir naturligtsvis att i ett fall, som det här omnämnda, tredje-styrmannen avskedas eller får inmönstra under båtsmans gradbeteckning.

Likaså har hänt, att å fartyg, där två maskinister skola finnas och där tjänsten således fullgöres i två vakter, vardera vakten haft två smörjare, alltså inalles fyra. På grund av 4 § måste detta förhållande upphöra och de 4 smörjarna fördelas på tre vakter. Två av vakterna få då vardera en och en vakt två smörjare. Hade däremot endast 2 smörjare inmönstrats, hade tal om trevaktssystem icke kunnat uppstå.

Det hjälper här ej att inmönstra två av männen som smörjare och två såsom eldare eller dylikt. Ty, då lagen fäster avseende allenast vid arbetet men ej vid tjänstegraden, räknas som smörjare var och en som tjänstgör i denna egenskap.

De andragna exemplen, vilka kunna kompletteras med flera andra, torde motivera sådan ändring av 2:dra och 3:dje att-styckena av 4 §, att därav tydligt framgår, att det är det författningsenliga, ej det faktiska antalet tjänstgörande inom varje kategori, som skall avgöra frågan om två- eller trevaktssystem.

**Vakttjänst i hamn.**

10 §.

I sista stycket i 10 § föreskrives, att för vakttjänst i hamn ordinarie arbetstiden må kunna förläggas till tiden mellan 6 em. och 6 fm., medan annorstädes stadgats, att ordinare arbetstid skall förläggas till någon tid mellan 6 fm.—6 em. å vardag och någon tid mellan 6 fm.—9 fm. å helgdag. Härmed är indirekt utsagt, att vakttjänst i hamn eller till ankars å helgdagar mellan 6 fm.—6 em. icke är vakttjänst i lagens mening.

Ändamålet med stadgandet synes ej fullt tydligt.

Har det tillkommit i avsikt att under alla förhållanden tillförsäkra manskapet söndagsledighet, har ändamålet icke uppnåtts, ty befälhavarens befogenhet att mot övertidsersättning låta manskapet fullgöra den vakttjänst, som tilläventyrs kan vara erforderlig under helgdag, kvarstår dock i regel. Skulle emellertid personalens tillåtna övertidstimmar för den ifrågavarande veckan redan vara tagna i anspråk, måste fartyget mellan 6 fm.—7 em. å helgdag vara utan vaktman, och detta måhända under omständigheter, då sådan enligt sjölagen bort finnas. Visserligen torde, med stöd av 13 §, manskapet i särskilda fall kunna åläggas vakttjänst och då *utan* särskild ersättning, men i regel drar sig befälhavaren härför, då fråga om rättmätigheten av hans åberopande av bestämmelsen i 13 § om säkerhetstjänst lätt uppstår.

Det har också under det år, lagen varit i kraft, uppstått ett flertal tvistigheter härom. I ett sådant fall har Kollegium som sin åsikt uttalat, att befälhavaren under hela den tid tvisten gällde haft rätt åberopa 13 §.

I andra fall lär ha inträffat, att 13 § åberopats för vakttjänsts påkallande och det under omständigheter, då detta icke behövt bliva fallet, om motsvarande fritid kunnat givas i stället för en oproportionerlig övertidsersättning.

Det bör beaktas, huru lindrig tjänstgöring det här i regel rör sig om.

Till ankars å helgdag består vakttjänsten huvudsakligen eller enbart i att genom märken i land eller sjömärken iakttaga, om fartyget skulle råka i drift samt därom varsko befälet. Ligger fartyget vid kaj, torde söndagsvakt ej i regel erfordras, och består tjänsten, där den påkräves, mest i uppsikt över förtöjning eller landgång, ett arbete, som naturligtvis icke fordrar tillsyn annat än då och då. Detta »arbete» kan nu, såsom övertidsarbete, icke förrättas av allenast en man för tiden 6 fm.—6 em., ty enligt 15 § mom. 2 kan ej mer än 8 övertidstimmar uttagas av varje man. Alltså bli tillfölje lagens bestämmelser *två* i stället för normalt *en* man bundna vid fartyget under söndagen, en konsekvens, som minst av allt torde uppskattas av manskapet,

För övrigt synes det orimligt, att ett sådant »arbete» som ifrågavarande skall betalas med dubbel övertid. Vanlig matroshyra är numera cirka kronor 300 mot 75 år 1914. Alltså blir ersättningen per timme å helgdag cirka kronor 4 eller för tiden 6 fm.—6 em. kronor 48, vilket torde kunna betraktas som oskäligt och dessutom, åtminstone för mindre fartyg, till den grad betungande, att det kan ifrågasättas, huruvida det ej kommer att direkt motverka sjösäkerheten.

Undertecknad föreslår sådan ändring av bestämmelsen i sista stycket av 10 §, att för vakttjänst arbetstiden må kunna förläggas till jämväl annan del av dygnet än den ordinarie arbetstiden, dock att i sådant fall motsvarande fritid

skall åtnjutas å samma eller närmast föregående eller efterföljande *helgfria* dygn, eller ock övertidsersättning utgå.

Ordet »helgfria» bör inflikas, emedan, då flera helgdagar följa å rad, det ofta blir alldeles ogörligt att bereda fritid å närmast föregående eller närmast efterföljande dygn och vaktdispositionen, med hänsyn till det ovissa i nykterhetstillståndet bland manskapet, sannerligen icke låter sig avgöra dagar i förväg.

Under det gångna året ha förekommit ett otal tvistigheter angående vad med vakttjänst i maskineriet skall förstås.

Enligt en åsikt, som vid sammanträde med sakkunnige i arbetstidsfrågor hölls inom Kollegium i början av år 1920 företräddes av maskinisternas samt eldarnes representanter, skulle varje vakttjänst i maskinrummet, som innebar förutbestämt arbete, t. ex. inläggandet av några skyfflar kol i värmeledningspannan några gånger under nattens lopp, ovillkorligen betraktas såsom arbete, *icke* vakttjänst. Det påpekades, att distinktionen mellan vakttjänst och arbete just låge däri att, med undantag av utpurrning på morgonen, annat förutbestämt arbete icke ålåg vaktman och att det endast i händelse något oförutsett inträffade bleve fråga om vaktmannens insats, vilken då komme under namn av säkerhetstjänst enligt 13 §. Kollegium har i skrivelse av den 6 februari 1920 till Svenska Eldarunionen givit uttryck för åsikten, att eldning efter kl. 6 em. av panna för värmeledning och belysning är att anse såsom övertidsarbete, men att däremot den vakttjänst å däck, som å natten utföres av vaktman, torde vara den som närmast avsetts i 10 § sista stycket.

Å andra sidan har Kollegium, efter det förhållandena på ort och ställe studerats, som sin åsikt uttalat, att, å ångarne »Stockholm» och »Drottningholm», såväl frysmaskineri som sanitärpumpar och belysningsmaskineri till förekommande av olycka, förstörelse av gods eller ohälsa, måste jämväl i hamn hållas i gång dygnet runt, och att som följd härav skötseln av och tillsynen å nämnda anläggningar borde hänföras till säkerhetstjänst enligt 13 §.

Strängt taget skulle således ifrågavarande arbete böra fullgöras utan ersättning i form av fritid, vilket dock naturligtvis icke ens ifrågasatts.

Vad som gäller för de nämnda stora ångarne gäller i vissa fall, fast i skiftande grad, för andra fartyg. Vintertid behöves tillsyn under natten av värmeledning, och åtminstone å passagerarfartyg erfordras ljus under någon del av kvällen.

Före lagens tillkomst har det icke varit tal om annat än att eldarna betraktat värmelednings- och dynamoskötsel i hamn såsom vakttjänst, men i och med lagens tillkomst har detta naturliga förhållande upphört. Det lärer till och med hava hänt, att vaktmannen å däck, som ofta nog tillbringar stor del av sin vakt i skansen eller i pannkappen, fordrat övertidsersättning på grund av att han några gånger under nattens lopp lagt in några skyfflar kol i skanskaminen, och det lärer hänt, att eldarna i några fall föredragit att frysa framför att utan särskild ersättning underhålla värmen i sin egen värmepanna.

Frågan om vakttjänst i hamn har med ett ord föranlett en massa tvistigheter, varför i allas intressen något bör göras för att lägga saken på rätt eller åtminstone praktisk bog, därvid helst anslutning till hävdvunnen praxis bör bliva utslagsgivande.

Då det måste vara underkastat tvivel, huruvida en uttömmande definition på begreppet vakttjänst låter sig uppställa, torde ett förtydligande dock böra inflikas i 10 §, t. ex. att »med vakttjänst i hamn förstås bland annat, utom vakt-

tjänst å däck med tillhörande båttjänst för ombord- och ilandsättande av personalen, jämväl skötsel eller tillsyn av sådan sanitets-, värme-, frys- eller belysningsanläggning, som bör hållas igång jämväl under annan tid än ordinarie arbetstid».

**Övertidens längd.**

15 §.

I 4 mom. av denna paragraf stadgas, att sjöman icke må användas till övertidsarbete mer än 18 timmar per vecka.

Stadgandet har givetvis tillkommit i syfte att förekomma överansträngning av manskapet och att i hamn bereda detsamma tillfälle vistas i land.

Emellertid har det under det år lagen varit i kraft, enligt samstämmigt vittnesbörd från sjöfolk av olika kategorier, visat sig, att bestämmelsen om övertidens begränsning även bland manskapet mött ovilja och detta är icke att undra på, i betraktande av den synnerligen höga ersättning, som, i kraft av lagen, utgår för utfört övertidsarbete. Det har gått så långt att representant för vissa besättningar hos undertecknad å tjänsterummet framfört klagomål över det »orättvisa» i att nu, sedan besättningsmännen fått så hög övertidsbetalning och skulle kunna förtjäna stora pengar, »lagen förbjöde dem arbeta på övertid, så länge de själva önskade».

En tillåten ökning av antalet övertidstimmar skulle enligt min åsikt, icke blott i vissa speciella fall, såsom i fråga om post- och passagerarbåtar vara av behovet påkallad, utan sannolikt även av en hel del av manskapet hälsas med tillfredsställelse.

Tillåtelsen skulle icke överutnyttjas ty då, som ovan påvisats, övertidsersättningen för matros och eldare utgår med cirka 2 à 4 kronor pr timme och för befälet med, säg, 4—12 beroende på om enkel eller dubbel taxa är tillämplig, är det icke antagligt, att befälhavaren onödigtvis påkallar arbete å övertid.

I motiveringen till sitt »förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg m. m.» hava Skeppstjänstkommitterade i denna punkt yttrat följande: »Genom att övertidsersättningen stiger till mera avsevärda belopp, torde ock åstadkommas en viss garanti för att övertidsarbete icke utan vägande skäl ålägges besättningen, och främjas, sålunda det syfte man genom arbetstidens begränsning vill nå.»

Det uppgivna syftet med den höga övertidsersättningen har också utan tvivel uppnåtts. I själva verket är det här endast fråga om övertidsarbete i hamn; till sjöss förekommer sådant praktiskt sett aldrig. Och i hamn endast i förbindelse med lossning och lastning. Men som, i fråga om hela den stora sjöfarten samt större delen av kustfarten, utsträckningen av hamnarbetstiden är avhängig av stuveriarbetarna och dessa, ehuru i regel ovilliga till övertidsarbete, dock, när det passar dem, fordra att arbetet skall fortgå jämväl nattetid, så blir det till sist de och ej befälhavaren, som avgöra om övertidsarbete skall förekomma eller ej. Härvid ha de mångenstädes stöd av hamnreglementet, vadan befälhavaren just icke har något val.

Åtskilliga hamnar äro s. k. »tidal ports», varmed avses, att hamnen är tillgänglig allenast vid och omkring »springtid», vilken inträffar var 14 dag. Befin-

ner sig fartyget i dylik hamn, kan det bero på en enda timme eller mindre om fartyget skall bliva uppehållet till nästa springtid. Har befälhavaren under veckan tagit ut all den tillåtna övertiden i hopp om att klara tidvattnet, men ändock icke lyckats få fartyget expedierat i tid, skulle således för vinsten av någon timmes fritid för en del av manskapet, rederiet och lastägaren förorsakas många tusen kronors förlust.

Ofta nog inträffar att lastnings- eller lossningsarbetet måste forceras i ändamål att undvika infrysning. Blir fartyget fast i en Överbottnisk hamn, kan detta i vidrigt fall betyda fastlåsning för bortåt ett halvt år. En mångfald av olika fall skulle kunna påvisas, där en uppenbar disproportion förefinnes mellan den vinst lagen velat ernå och kostnaden därför. Jag betvivlar väl ej, att i de sist påvisade fallen befälhavaren skulle, med manskapets medverkan, hellre överträda bestämmelsen om övertidsbegränsningen än förorsaka sitt rederi en kännbar förlust, en förlust, som med innevarande skattenivå kanske med hälften eller fjärdedelen får bäras av det allmänna, men yrkar icke desto mindre på ändring av bestämmelsen, en ändring, som enligt min åsikt påkallas ex absurdo och som därtill vore i båda parters intresse.

Skulle det icke anses lämpligt att helt frigiva övertiden, torde skäligen kunna bestämmas, att, sedan de nu tillåtna 18 timmarna uttagits, ytterligare övertid finge bliva beroende av frivillig överenskommelse.

I överensstämmelse härmed torde då också 2 mom. få en så förändrad lydelse, att orden »användas till» å första raden ersättas med ordet »ålägges». Analoga ändringar skulle även erfordras beträffande momentets sista stycke samt 3 mom.

16 §.

I sammanhang med övertidens begränsning står frågan om storleken av övertidsersättningen.

Stadgandet i 16 § härom att dubbel övertidsersättning skall utgå där sjöman, efter att ena dagen ha använts mer än 2 timmar till övertidsarbete i förbindelse med lossning och lastning, nästa dag användes till enahanda arbete, synes hava förorsakat en hel del krångel vid dess tillämpning, särskilt på grund av oklarheten om huruvida visst arbete skolat anses stå i förbindelse med lossning och lastning. För att undvika den dubbla övertidsersättningen måste ofta sådana dispositioner vidtagas, att den man, som en dag haft mer än 2 timmars övertid, nästa dag, därest sådant är möjligt, ej tages i anspråk för övertidsarbete. Som detta i många fall strider mot mannens önskan, har stadgandet även av detta skäl medfört tvistigheter. Jag tror därför det vore lyckligt att alldeles borttaga den nämnda bestämmelsen, så mycket hellre som jag har anledning förmoda, att överträdelse av lagen i detta stycke är allmän och detta med manskapets samtycke.

Skulle däremot en utökning av övertiden genom frivillig överenskommelse komma att tillåtas, synes denna utökade övertid måhända böra betalas med dubbel övertidsersättning.

Stockholm den 1 mars 1921.

BIRGER RUNDBLOM.

Vidimeras ex officio:

GÖSTA SUNDSTRÖM.

**Amanuens å Kungl. Kommerskollegii Fartygsinspektionsbyrå.**

Sveriges Redareförening. Göteborg.

*Bilaga III.*

*Till Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegium, Stockholm.*

Då det kommit till föreningens kännedom, att Kungl. Kommerskollegium anmodats inkomma med yttrande rörande i riksdagen väckt motion om revidering av lagen den 24 oktober 1919 angående arbetstiden å svenska fartyg, vill föreningen härmed framhålla den synnerliga vikten av, att sakprövningen av frågan om en sådan revidering uppdrages åt en på området fullt sakkunnig och i möjligaste mån opartisk kommitté, och tillåter sig föreningen fördenskull hemställa, att Kungl. Kommerskollegium ville framföra förslag i sådan riktning.

Föreningen vore tacksam under alla förhållanden beredas tillfälle yttra sig rörande de olägenheter, som vidlåda nu gällande lagbestämmelser härutinnan.

Göteborg den 7 mars 1921.

Sveriges redareförening

O. A. NORDBORG.

*Erik Mellander.*

---

KUNGL.
SOCIALSTYRELSEN.

*Bilaga IV.*

Stockholm den 23 april 1921.

*Till Riksdagens andra lagutskott.*

Genom remiss den 11 februari 1921 har Kungl. Maj:t anbefallt socialstyrelsen att till Eder avgiva yttrande över två vid riksdagen innevarande år väckta motioner, nr 72 inom första kammaren och nr 118 inom andra kammaren, om upphävande eller suspension av lagen om arbetstiden å svenska fartyg. Med anledning härav får socialstyrelsen anföra följande.

I ett yttrande, som socialstyrelsen den 6 mars 1920 avgav över en motion med enahanda hemställan, nr 125 inom andra kammaren, framhöll styrelsen bl. a., att ifrågavarande lag var avfattad med stor försiktighet och dessutom gav generell möjlighet till undantag. Ehuru styrelsen icke haft att utöva någon direkt illsyn å lagens efterlevnad, har styrelsen dock varit i tillfälle att förvärva sådan kännedom om lagens tillämpning, att styrelsen anser sig kunna vitsorda, att nu berörda omdöme på det hela taget icke jävats av erfarenheten. Särskilt lär det icke kunna bestridas, att omförmälda möjlighet till undantag kommit till användning i stor utsträckning. Styrelsen är alltså benägen att anse de i motionen anförda klagomålen — oavsett att de överklagade missförhållandena i åtskilliga fall ej rättvisligen kunna hänföras till förevarande lags verkningar — i avsevärd mån överdrivna.

Motionärerna anföra till stöd för sin hemställan bl. a., att det i styrelsens härovan berörda yttrande åberopade skäl mot bifall till dåvarande motion i ämnet, eller lämpligheten att avvakta resultatet av det internationella socialpolitiska samarbetet i förevarande fråga, numera ej bör tillmätas någon som helst vikt. Med hänsyn härtill har styrelsen ansett sig böra meddela några upplysningar, som kunna vara ägnade att något närmare belysa innebörden av omförmälda samarbete.

Förhandlingarna i Genua under nästlidna sommar ledde visserligen ej till någon internationell reglering av arbetstiden till sjöss, men det förtjänar omnämnas, att det konventionsförslag — varom mera här nedan — som blev föremål för slutlig omröstning, förkastades med en ytterst knapp kvalificerad majoritet, eller med 48 röster för och 25 röster emot, vadan således endast *en* röst fattades i den föreskrivna tvåtredjedels majoriteten.

Huvudprinciperna i konventionsförslaget voro i korthet följande:

Å maskindrivna fartyg om 2,000 tons bruttodräktighet eller däröver skall, där tjänsten erfordrar vaktindelning, trevaktssystem tillämpas, och får arbetstiden *till sjöss* för samtliga ombord anställda icke överstiga 48 timmar i veckan. Å

söndag skall arbetet fortsättas, men äger då besättningen rätt till motsvarande fritid å annan dag. Finnas ej extra besättningsmän anställda, som bereda möjlighet till därför erforderlig avlösning, skall särskild ersättning utgå för söndagsarbetet. Arbetstiden *i hamn* bör ej överstiga 48 timmar i veckan.

Bestämmelser skola även fastställas beträffande arbetstiden å andra fartyg än de ovan nämnda, och skola dessa bestämmelser, så vitt omständigheterna det medgiva, i princip överensstämma med ovan berörda stadganden rörande fartyg om minst 2,000 tons bruttodräktighet.

Beträffande frågans behandling å konferensen må vidare framhållas, att den engelska arbetarrepresentanten röstade *för* konventionsförslaget, ävensom att de båda engelska regeringsdelegerade tillsamman med regeringsombuden för Sverige, Norge, Danmark, Spanien och Japan före den slutliga omröstningen framlade ett kompromissförslag av följande huvudinnehåll:

Å maskindrivna fartyg om 2.000 bruttoton och däröver skall arbetstiden *till sjöss* för maskinpersonal utgöra högst 48 timmar och för däckspersonal högst 56 timmar i veckan; kökspersonalens arbetstid begränsas till 10 timmar om dagen. *I hamn* skall arbetstiden för alla bemanningskategorier utgöra högst 48 timmar i veckan eller det mindre antal timmar, som redan kan ha fastställts.

Att detta kompromissförslag ej ledde till något resultat, berodde på det motstånd, som kom detsamma till del från såväl redar- som sjöfolksrepresentanterna — de förra hyste principiella betänkligheter mot införandet av 48-timmarsveckan för någon kategori sjömän och de senare ville icke uppgiva sina krav på 48-timmarsvecka jämväl för däcks- och kökspersonal.

Ehuru Genuakonferensen icke löst spörsmålet om internationell reglering av arbetstiden å fartyg, lär detta spörsmål icke därmed få anses vara avfört från det internationella socialpolitiska samarbetets dagordning. Representanter för skeppsredare och sjömän ha sålunda i början av innevarande år hållit en konferens i Genève under ordförandeskap av direktören för internationella arbetsbyrån för att dryfta möjligheterna att uppnå överenskommelse om arbetstiden å fartyg. Ett nytt möte i samma syfte har därefter hållits i London, och lär detsamma vara ajournerat till utgången av denna månad.

Med hänsyn till vår ifrågavarande lagstiftnings förut berörda, försiktiga läggning — ett förhållande, som särskilt framträder vid en jämförelse med förslagen i ämnet å Genuakonferensen — samt de starka och allmänt omfattade krav på lagstadgad arbetstidsreglering, som göras gällande från sjöfolkets sida i snart sagt alla sjöfartsidkande länder, anser sig Socialstyrelsen icke kunna förorda bifall till motionärernas hemställan. Härmed vill styrelsen dock ej ha sagt, det icke en varsam revision av lagen om arbetstiden å svenska fartyg, med beaktande av numera vunnen praktisk erfarenhet, möjligen kan ha skäl för sig.

GUNNAR HUSS.

*A. Molin.*

Stockholm 1921. **Kungl. Boktryckeriet, P. A. Norstedt & Söner.**

*210956*