Nr 30.

Ankom till riksdagens kansli den 29 maj 1923 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 23 februari 1923 dagtecknad proposition, nr 63, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga här nedan införda förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg.

I sammanhang med berörda proposition har utskottet till behandling förehaft följande *inom andra kammaren* väckta motioner, nämligen

nr 231 av herrar *Lindman, Nilsson* i Bonarp, *Magnusson* i Tumhult, *Norman, Pettersson* i Bjälbo, *Gustafsson* i Örebro, *Lithander, Nilsson* i Antnäs, *Jönsson* i Boa och *Olsson* i Broberg;

nr 232 av herrar *Dahlén* och *Karlsson* i Grängesberg; samt

nr 233 av herrar *Lövgren, Hagman, Holmström* i Stockholm, *Olsson* i Gävle, *Törnkvist* i Karlskrona, *Berg* i Karlskrona, *Hage* och *Lindberg*.

Herr Lindmans m. fl:s motion.

Herr *Lindman* och hans medmotionärer påyrka, att riksdagen måtte avslå förevarande proposition.

Herrar Dahléns och Karlssons i Grängesberg motion.

Herrar *Dahlén* och *Karlsson* i Grängesberg hemställa, att det med propositionen framlagda lagförslaget måtte erhålla sådan lydelse, att sjömännen därigenom tillförsäkrades en fullt effektiv 8-timmars arbetsdag.

Herr Lövgrens m. fl:s motion.

I herr *Lövgrens* m. fl:s motion hemställes slutligen, att riksdagen måtte besluta,

1) att giva 1 § i lagförslaget samma lydelse som i nu gällande lag;

2) att vidtaga sådan ändring i 12 §, att densamma erhåller följande lydelse:

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 sålunda, ankomst och nästföregående dygn, avgångs- och därpå följande dygn, för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, icke överstiger denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger sistnämnda tid samt för annan sjöman icke överstiger tjugufyra timmar.

2 mom. Då — — — 8 §.

3) att hos Kungl. Maj:t begära en allsidig utredning angående möjligheterna att på de fartyg, vilka gå i skärgårds-, kanal- och kustfart, genomföra en verklig normalarbetsdag för å dem anställd personal.

Beträffande skälen för det med propositionen framlagda lagförslaget ävensom för de i ämnet väckta motionerna får utskottet, i den mån ej redogörelse därför lämnas här nedan, hänvisa till propositionens resp. motionernas innehåll.

Historik.

Vid 1919 års lagtima riksdag framlades för första gången förslag till lagstiftning om arbetstiden å svenska fartyg. Förslaget, som grundats å ett av de s. k. skeppstjänstkommitterade avgivet betänkande i ämnet, framlades samtidigt med förslag till den allmänna åttatimmarslagen. Bland de i sistnämnda lagförslag upptagna undantagen från lagens tillämpning var jämväl arbete, som utfördes av sjöfolk; och hänvisades beträffande sådant arbete till särskild lag. Båda de nu nämnda lagförslagen antogos i huvudsak av andra kammaren, men avslogos av den första.

Sedan förslagen underkastats en överarbetning, som ej medförde några mera väsentliga förändringar, blevo de genom proposition förelagda samma års urtima riksdag, vilken godtog desamma med några mindre ändringar. Båda lagarna, av vilka den nu ifrågavarande om arbetstiden å svenska fartyg — i det följande benämnd sjöarbetstids-

lagen — promulgerades den 24 oktober 1919, antogos att gälla från och med den 1 januari 1920 till 1923 års utgång.

Redan vid 1920 års riksdag väcktes i andra kammaren en motion, åsyftande upphävande eller åtminstone suspension av sjöarbetstidslagen. Motionen vann icke riksdagens bifall.

I lika lydande motioner inom båda kamrarna vid 1921 års riksdag framfördes ånyo samma yrkande. I anledning av sistnämnda motioner anhöll riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande verkningarna av sjöarbetstidslagen samt till riksdagen inkomma med de förslag, som därav kunde föranledas.

Den av riksdagen sålunda påkallade utredningen har jämlikt åt kommerskollegium den 12 augusti 1921 givet bemyndigande utförts av nämnda ämbetsverk med tillhjälp av särskilt tillkallade sakkunniga, advokaten S. J. O. Themptander, konsuln F. Sternhagen och förtroendemannen S. Lundgren. Det av de ovannämnda sakkunniga, efter hörande av olika sammanslutningar å sjöfartens område, representerande såväl redare som sjöfolk av olika kategorier, samt enskilda rederier och redare, den 19 maj 1922 avgivna utlåtande angående verkningarna av sjöarbetstidslagen ävensom kommerskollegii till samma utlåtande sig anslutande yttrande av den 31 i samma månad äro fogade vid den i ämnet avgivna propositionen.

Utskottet.

Då det gäller att taga ståndpunkt till föreliggande proposition med däri innefattade förslag till fortsatt lagstiftning om arbetstiden å svenska fartyg med en avsedd giltighetstid av tre år, framställer sig först till besvarande frågan, huruvida övervägande skäl tala för det i herr Lindmans m. fl:s motion framställda yrkandet om upphävande med innevarande års utgång av lagstadgad reglering av arbetstidsförhållandena å hithörande område eller för åvägabringande av en kortare ytterligare försöksperiod, innan slutlig ståndpunkt tages till frågan om en fortsatt lagstiftning på ifrågavarande område.

Vid bedömandet av förevarande spörsmål vore det givetvis av synnerlig vikt att äga klarläggande kännedom om *dels* verkningarna av den hos oss hittills gällande provisoriska lagstiftningen i ämnet, och *dels* det nuvarande läget och tendenserna på detta område i andra länder.

Den av riksdagen i det förra hänseendet påkallade utredningen, vilken, såsom av det föregående framgår, verkställts under hösten 1921 och våren 1922, har tyvärr på grund av bl. a. det hopbragta utredningsmaterialets knapphändighet och bristfällighet samt de onormala

konjunkturförhållanden, som varit rådande under de år, till vilka utredningen hänför sig, icke kunnat lämna en mera tillförlitlig ledning för bedömandet av det med utredningen avsedda spörsmålet.

De sakkunniga hava med stöd av den av dem förebragta utredningen såsom sin mening uttalat, att det ingalunda kunde anses lämpligt att efter så kort prövotid, som hittills förelegat, och med den ringa erfarenhet, som därunder vunnits, omedelbart tillägga lagen om arbetstiden å svenska fartyg permanent karaktär, utan syntes densamma de sakkunniga böra erhålla fortsatt provisorisk tillämpning, därvid hänsyn även borde tagas till den i denna fråga alltjämt rådande osäkerheten i internationellt hänseende. Åtgärder för genomförande av åtskilliga utav de sakkunniga föreslagna sakliga detaljändringar i lagen syntes emellertid de sakkunniga böra vidtagas utan dröjsmål, i samband varmed det borde föranstaltas om en överarbetning i formellt hänseende av vissa av lagens bestämmelser i därutinnan av de sakkunniga angivna riktningar. Vid den fortsatta utredning, som i sådant syfte otvivelaktigt syntes böra komma till stånd, innan frågan i hela dess vidd förelades riksdagen, borde särskild uppmärksamhet ägnas vissa spörsmål, som antingen undandragit sig de sakkunnigas bedömande eller ej kunnat av de sakkunniga göras till föremål för så ingående undersökningar, som sakens vikt i vart fall syntes fordra. — Av de sakkunniga har herr Sternhagen i särskilt yttrande förklarat sig anse, att lagen borde upphöra att gälla med 1923 års utgång.

I det utlåtande, varmed *kommerskollegium* överlämnat de sakkunnigas utredning, säger sig kollegium icke kunna finna utredningen hava givit vid handen, att sjöarbetstidslagen å sjöfartsnäringen haft så hämmande inverkan, att lagens fullständiga upphävande med 1923 års utgång ofrånkomligen skulle vara att förorda. Däremot ansåge sig kollegium i likhet med de sakkunniga och på i dess utlåtande anförda skäl böra tillstyrka, att lagen vid utgången av dess giltighetstid allenast förlänades fortsatt provisorisk tillämpning för en tid, som syntes lämpligen böra fastställas till två år. Vid sådant förhållande vore enligt kollegii mening ytterligare utredning i ämnet icke för närvarande av nöden, utan syntes härutinnan vara tillfyllest, att de speciella förhållanden, som kunde inverka på frågans bedömande, av kollegium under den fortsatta försökstillämpningen av lagen gjordes till föremål för särskild uppmärksamhet. Beträffande de sakkunnigas förslag till detaljändringar i lagen syntes kollegium vissa av dem böra förverkligas, medan angående åter andra kollegium funne ett bibehållande av lagen i dess nuvarande av fattning vara att föredraga.

Departementschefen har, under framhållande av att dispens från den gällande sjöarbetstidslagens föreskrifter behövt lämnas endast i jämförelsevis ringa omfattning och avseende blott viss begränsad fart, ansett sig böra tillstyrka, att åt lagen förlänades fortsatt giltighet under samma tidslängd, som av Kungl. Maj:t föreslagits beträffande den allmänna arbetstidslagstiftningen eller således tre år till och med 1926 års utgång. Då det förebragta utredningsmaterialet på de allra flesta punkter icke medgåve dragandet av några bestämda slutsatser rörande behovet och verkningarna av ifrågasatta ändringar i den nu förevarande lagen, syntes departementschefen lämpligast, att lagen finge, i det väsentliga oförändrad, gälla även under den förlängda provisorietiden. Härför talade bland annat, att en säkrare erfarenhet om lagens verkningar endast torde kunna vinnas därigenom, att lagstiftningen på området bleve utan några mera väsentliga omläggningar gällande under ytterligare någon tid framåt, kännetecknad, som man finge hoppas, av mera normala konjunkturförhållanden på sjöfartens område än dem, från vilka den nu verkställda utredningen haft att utgå.

Lagrådet har i yttrande över ett jämlikt departementschefens sålunda gjorda uttalande utarbetat förslag till lag i ämnet, vilket förslag endast i formellt hänseende innehåller avvikelser från det riksdagen i propositionen underställda förslaget, anfört följande:

»Den åstadkomna utredningen angående sjöarbetstidslagens verkningar lärer, ehuru bristfällig, giva vid handen, att lagen å ena sidan för sjöfartsnäringen medfört ganska kännbara olägenheter, men å andra sidan visat sig ägnad att undanröja vissa missförhållanden med avseende å sjöfolkets arbete. Då det emellertid är vanskligt att, innan ytterligare erfarenhet vunnits, taga ståndpunkt till frågan om lagens fortbestånd, anser sig lagrådet böra tillstyrka, att, på sätt nu föreslås, lagen, väsentligen oförändrad, erhåller förlängd giltighet intill utgången av år 1926. Lagrådet fäster härvid särskilt avseende vid den möjlighet att mildra lagens ogynnsamma verkningar, som är beredd genom den i 1 § 3 mom. stadgade allmänna befogenheten för Konungen eller viss myndighet att medgiva undantag från lagens tillämpning.

Med den av lagrådet sålunda uttalade uppfattningen vill lagrådet icke ifrågasätta, att, utöver de jämkningar som föreslagits, lagen nu revideras i vissa detaljer, beträffande vilka skäl eljest synas föreligga att vidtaga ändringar; och har lagrådet i fråga om de föreslagna jämkningarna intet att erinra.»

Med anledning av detta lagrådets uttalande erinras, att den i 1 § 3 mom. av den gällande sjöarbetstidslagen inrymda generella befogenheten för Konungen eller av Konungen för ändamålet utsedd myndighet att medgiva undantag från tillämpningen av lagen förutsätter för

stadgandets tillämplighet, att synnerliga skäl till de ifrågasatta undantagen förefinnas.

Vidare må i detta sammanhang erinras, att enligt förordning den 24 oktober 1919 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen ansökning om undantag från tillämpningen av densamma skall med undantag för vissa åt kommerskollegii avgörande uppdragna fall ställas till Konungen och ingivas till kommerskollegium, som har att med eget utlåtande överlämna densamma till Kungl. Maj:t. Åt kommerskollegium har i samma förordning uppdragits bland annat *att* föreslå sådana ändringar i gällande föreskrifter om arbetstiden å svenska fartyg eller om tillsynens utövande, som anses erforderliga, *att* tillhandagå fartygs redare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar angående tillämpningen av gällande föreskrifter angående arbetstiden å svenska fartyg, samt *att* med handläggning av ärenden av större vikt, som avse sjöarbetstidslagen, samråda med av Kungl. Maj:t på förslag av kommerskollegium för ändamålet utsedda sakkunniga personer, företrädande dels rederirörelse av det slag, varom fråga är, och dels den eller de grupper av fartygsanställda, varå ärendet har avseende.

Vad sedan angår frågan om det nuvarande läget och tendenserna på arbetstidslagstiftningens område i andra länder vill utskottet erinra, att frågan om åttatimmars arbetsdag visserligen upptagits på dagordningen för den internationella sjömanskonferensen i Genua i juni och juli 1920 utan att dock frågan därom å konferensen fördes till lösning. Lika litet hava de underhandlingar, vilka under åren 1920—1922 inletts genom den internationella arbetsbyrån emellan skeppsredare och sjömän i de stora sjöfartsländerna för återupptagande av frågan om åttatimmarsdagen och åstadkommande av en gemensam lösning av denna, lett till resultat.

Med anledning därav att den till riksdagen i ämnet avlåtna propositionen icke innehåller någon uppgift rörande det nuvarande läget å det förevarande lagstiftningsområdet i andra länder har utskottet sökt att härutinnan införskaffa uppgifter. Av dessa framgår vad angår de nordiska grannländerna, att i *Finland* är för närvarande under behandling en av regeringen framlagd proposition med förslag till lag om sjömäns arbetstid, väsentligen baserad på de svenska nu gällande bestämmelserna i ämnet, att i *Norge* regleras arbetstiden å fartyg genom lag av den 11 juli 1919, för vars innehåll nedan lämnas en kortfattad redogörelse, samt att i *Danmark* någon lagstadgad reglering av arbetstidsförhållandena å hithörande område icke förefinnes. För sistnämnda lands vidkommande lärer tillämpas mellan redare- och sjöfartsorganisationer träffad överens-

kommelse om en arbetstid i hamn å 8 timmar samt till sjöss å 12 timmar för däcks- och 8 timmar för maskinmanskap.

Den för *Norge* gällande lagen innehåller bland annat följande:

Till sjöss indelas arbetstiden för *däcksmanskapet* i vakter på sedvanligt sätt — alltså 12 timmars arbetsdag. För *maskinmanskapet* skall som regel tillämpas trevaktsystem — alltså 8 timmar per dygn. *I hamn* utgöres arbetstiden för såväl *däcks- som maskinmanskap* av 8 — i tropikerna 7 — timmar per dygn, förlagd till tiden mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m. Då det gäller arbete med lastning och lossning, må arbetstiden ordnas efter bruk på platsen. *Vid ankomst till och avgång från hamn* må arbetstiden för *däcksmanskapet* ej överstiga 11 och för *maskinmanskapet* ej 8 timmar under något dygn. För *kökspersonalen* är maximiarbetstid ej fastställd, utan stipuleras endast, att densamma ej må sysselsättas utöver den tid, som i allmänhet åtgår för tillsyn av proviant samt beredning och servering av vanliga måltider. Arbetstiden må ej utsträckas efter kl 8 e. m. Å fartyg, där arbetstiden under gång icke är indelad i vakter (lokalfart), må den sammanlagda arbetstiden i hamn och till sjöss icke överstiga 54 timmar i veckan. Arbetstiden kan förläggas till vilken tid av dygnet som helst, men må icke under något dygn överstiga 11 timmar. För *övertidsarbete* medgives högst 21 timmar i veckan och högst 6 timmar per dygn. *Övertidsersättning* utgår med 1 krona per timme. Från lagens tillämpning undantagas: icke registreringspliktiga fartyg, fiske- och fångstfartyg, bärgnings- och bogseringsfartyg, segelfartyg i inrikes fart, örlogsfartyg m. fl.

I *Frankrike* har genom ett dekret av den 5 september 1922 dittills gällande bestämmelser å området, vilka grundats å en ännu gällande lag om arbetstid å fartyg av den 2 augusti 1919 och vilka visat sig medföra ytterst menliga konsekvenser för den franska handelssjöfarten, i väsentlig mån mildrats tillsvidare i avbidan å tillkomsten av en internationell överenskommelse å området.

Beträffande *övriga länder* hava endast ofullständiga uppgifter i frågan stått utskottet till buds. Till belysning av hithörande förhållanden, i den mån uppgifter därom förebragts, införes här emellertid följande jämförande tablå, avseende endast sjöfart, där arbetstiden är indelad i vakter, medan fartygen äro till sjöss:

Nationer	Till sjöss			I hamn			Vid ankomst till och avgång från hamn			Anm.
	Däcksmanskap	Maskinmanskap	Kökspersonal	Däcksmanskap	Maskinmanskap	Kökspersonal	Däcksmanskap	Maskinmanskap	Kökspersonal	
	Timmar per vecka			Timmar per vecka			Timmar per dygn			
Sverige	84	56	84	48	48	72 (84)	12	8	12	Lag
Norge	84	56	84	48	48	60—72	11	8	10—12	Lag
Danmark	84	56	84	48	48	—	—	—	—	Avtal
Finland	84	56	84	48—54	45—54	72 (84)	—	—	—	Lag under behandling i riksdagen
Tyskland	84	56	70—84	48	48	60	10	10	10—12	Lag
England	84	56	70—84	45	45	46	12	9	12	Avtal
Holland	84	56	84	45	45	45	12	8	12	Avtal
Belgien	84	56	70	46	46	46	12	12	12	Avtal
Frankrike	84	56	84	48	48	48	8	8	8	Lag
Italien	84	56	70	48	48	48—60	Ingen begränsning			Avtal
Förenta Staterna	84	56	70	54	54	54	sjövakter	sjövakter	10	Avtal

I anslutning till de synpunkter, som framförts i ovan återgivna uttalanden av bl. a. kommerskollegium och lagrådet, och med erinran att, efter tillstyrkan av utskottet, riksdagen med vissa ändringar numera godtagit förslaget om den allmänna arbetstidslagens fortsatta giltighet under ytterligare en treårsperiod, finner sig utskottet ej kunna förorda det i motionen II: 231 innefattade yrkandet, att med innevarande års utgång lagstadgad reglering av arbetstiden å svenska fartyg skulle upphävas. Då utskottet alltså anser sig böra tillråda antagandet av en sjöarbetstidslag å ännu en försöksperiod, vilken lämpligen synes böra i likhet med vad som beslutats beträffande den allmänna arbetstidslagen fastställas till tre år, vill utskottet framhålla, att utskottet i likhet med lagrådet fästat särskilt avseende vid den i lagen inrymda generella befogenheten för Konungen att medgiva undantag från lagens tillämpning. Utskottet har härvid vidare ansett sig kunna förutsätta, att, i den mån lagen under dess fortsatta tillämpning skulle med hänsyn till under tiden inträdd ändring med avseende å de internationella förhållandena å området eller eljest visa sig i en eller annan punkt före giltighetstidens utgång påkräva ändring, kommerskollegium, åt vilket ämbetsverk övervakandet av verkningarna av lagen, på sätt förut angivits, blivit uppdraget, givetvis ej skall underlåta att göra de framställningar, som med anledning därav

må anses påkallade. Det torde jämväl kunna förutsättas, att, därest en fortsatt provisorietid nu kommer till stånd, före dess utgång komma att åvägabringas dels utredning i de hänseenden, som kan finnas erforderligt för att statsmakterna då skola bättre vara i stånd att definitivt taga ståndpunkt till frågan om lagstiftning å området, och dels, i den mån nu gällande lag lägges till grund för blivande förslag i ämnet, en av utskottet såsom önsklig befunnen formell överarbetning av lagen. Att härvid jämväl de av herr Lövgren och hans medmotionärer framförda önskemålet rörande arbetstiden i skärgårds-, kanal- och kustfarten kommer att bliva föremål för vederbörligt övervägande, anser utskottet sig kunna utgå ifrån. Vid sådant förhållande anser utskottet ej erforderligt, att från riksdagens sida nu avlåtes en skrivelse till Kungl. Maj:t med den av ifrågavarande motionärer föreslagna hemställan.

I fråga om den närmare utformningen av lagen under den fortsatta provisorietiden har utskottet i likhet med lagrådet och Kungl. Maj:t ansett lämpligast, att, om ock i enlighet med de sakkunnigas och kommerskollegii utlåtanden skäl till lagens revidering i fråga om vissa detaljbestämmelser tvivelsutan föreligga, lagen dock därunder bibehålles i huvudsak oförändrad. På en punkt har emellertid utskottet med anledning av därom motionsvis framställt yrkande ansett sig böra föreslå ändring i nu gällande bestämmelse. Beträffande de av herrar Dahlén och Karlsson i Grängesberg i dessas motion framförda synpunkterna har utskottet, enligt vad av det föregående framgår, icke ansett desamma, utom beträffande viss ändring av 12 §, nu kunna vinna beaktande. För de av utskottet förordade ändringarna i lagförslaget lämnas i det följande redogörelse vid de särskilda paragraferna.

1 § 2 mom.

Enligt detta lagrum i dess nu gällande lydelse är från lagens tillämpning undantaget arbete, som utföres av förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes, och av förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes.

De sakkunniga och kommerskollegium hava föreslagit, att jämväl ende styrmannens och ende maskinistens arbete skall undantagas från tillämpningen av lagen. Såsom skäl för detta förslag har särskilt anförts, att nu avsedda befattningshavare intoge befälsställning och vore fullt ut att jämställa med inom industrien och liknande verksamhetsområden anställda verkmästare och andra dylika befattningshavare, vilkas arbete icke omfattades av lagen om arbetstidens begränsning inom sagda områden. Ende styrmans och ende maskinists arbete vore icke av beskaffenhet att lämpligen kunna uppdelas å två personer, utan

skulle lagens tillämpning framtvinga anställande av ytterligare en man i vardera gruppen endast för möjliggörandet av att styrmannen och maskinisten såsom förut skulle kunna fullgöra sitt vanliga arbete fast nu i egenskap av förste styrman resp. förste maskinist. Medan resultatet för dessas vidkommande sålunda bleve detsamma som förut, åsamkades rederiet en ökad kostnad för besättningsmän, som finge användas till arbete, för vilket de alldeles icke behövde inmönstras såsom styrman eller maskinist.

Vidare har till stöd för förslaget av de sakkunniga anförts, att de flesta av landets skärgårdsrederier beträffande dessa kategorier sökt och erhållit dispens, innebärande medgivande av sagda undantag under vissa villkor i form av särskild ersättning samt fritid.

I anslutning till detta förslag har i propositionen bland undantagen i förslagets 1 § 2 mom. införts jämväl »styrman å fartyg, varest endast en styrman finnes» samt »maskinist å fartyg, varest endast en maskinist finnes».

I herrar Lövgrens m. fl:s motion har yrkats, att ifrågavarande undantag måtte utgå, och att lagen i berörda hänseende måtte antagas i sin nuvarande lydelse. Till stöd för detta yrkande hava motionärerna anfört bland annat följande:

De till stöd för förslaget åberopade dispenserna hade icke givits helt förutsättningslöst, utan under vissa villkor i form av särskild ersättning samt fritid för de befattningshavare ombord, vilka genom ifrågavarande dispenser undantagits från lagens tillämpning. Dessutom vore att märka, att dispenserna endast omfattat vissa passagerarfartyg, men att ett generellt undantagande av alla ende styrmän och ende maskinister skulle medföra, att ytterligare ett avsevärt antal sjömän av berörda bemanningskategorier komme att undantagas från lagens tillämpning. Det ursprungliga av de s. k. skeppstjänstkommitterade på sin tid framlagda förslaget till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg hade varit avsett att äga tillämpning på alla styrmän och maskinister under motivering, att behovet av dylik begränsning vore för ifrågavarande befattningshavare väl så starkt som inom någon annan av de olika besättningskategorierna. I samband med de ovannämnda dispensfrågornas avgörande för innevarande år hade kommerskollegium föranstaltat om utredning rörande arbetstiden under år 1922 för styrmän och maskinister anställda hos 16 rederier, vilka för ifrågavarande befattningshavare ansökt om undantag från arbetstidslagens tillämpning. Av undersökningen framginge, bland annat, att inom ett större skärgårdsrederi maximiarbetstiden per vecka för styrmän uppgått till 126 timmar och för maskinister till 99 timmar, medan arbetstiden å fartyg tillhörande ett annat rederi, drivande insjötrafik, varit 128 respektive 130 timmar. År 1920, då dispens första gången söktes och meddelades, vore motsvarande arbetstider för styrmän 95 och 105 samt för maskinister 89 $^1/_2$ och 91 timmar i veckan. För närvarande förelåge alltså en högst avsevärd utökning av den arbetstid, som då låg till grund för undantagets medgivande. Till

jämförelse tjänade, att den i arbetstidslagen stadgade ordinarie arbetstiden för sjömän i här berörda farter utgjorde 63 timmar i veckan, vartill komme 18 timmar, som kunde uttagas i form av övertid mot extra ersättning, eller i allt 81 timmar i veckan. Skulle nu nämnda bemanningskategorier helt undantagas från lagens tillämpning, torde man hava anledning befara, att de förmåner i form av fridagar samt extra ersättning för övertidsarbete, som rederierna för att erhålla dispens nödgats bevilja styrman och maskinist, ej vidare komme att utgå, varför dessa befattningshavare icke endast bleve försatta i samma, beträffande arbetstidens längd ogynnsamma ställning som före lagens ikraftträdande, utan dessutom komme att få vidkännas en ytterligare utökning av arbetstiden, betingad därav att den övriga besättningens arbetstid reglerades av lagen. Att en förskjutning i denna riktning redan blivit en följd av de beviljade dispenserna framginge tydligt vid en jämförelse mellan arbetstidssiffrorna för åren 1920 och 1922 och skulle naturligtvis göra sig mera gällande, om ende styrmän och ende maskinister helt undantoges från lagens tillämpning. Frånsett den stora skillnaden mellan arten av det arbete, som utfördes av exempelvis en verkmästare och styrmannen å en skärgårdsbåt och vilken i sig själv gjorde en jämförelse i angivet syfte mer eller mindre obefogad, torde arbetsförhållandena i övrigt vara så pass olika, att de skäl, som förelåge beträffande den förstnämndes undantagande från arbetstidslagens tillämpning, ej kunde anses gällande beträffande den senare. Den tid, under vilken en verkmästare nödgades förrätta arbete utöver den lagstadgade maximiarbetstiden, torde nämligen i regel vara ganska ringa, enär den med undantag av smärre sysslor vid arbetets början och slut i det närmaste sammanfölle med det honom underställda arbetslagets, evad detta endast hade sin verksamhet förlagd till dagen eller i skift dygnet om, medan man i fråga om ende styrmannen och ende maskinisten hade sig väl bekant, att dessa befattningshavares arbetstid högst väsentligt överstege den för övrig personal ombord lagstadgade arbetstiden, betingad därav att styrmannen utan möjlighet till avlösning måste förrätta en hel del göromål på tid, då den övriga besättningen vore fri från arbete, och att maskinistens arbete vore beroende av farttiden, varunder icke hans, men väl hans underordnades arbete kunde vara fördelat på vakter. Att med vetskap härom lagfästa en arbetstid, som, enligt vad företagen undersökning givit vid handen, i de flesta fall måste anses oskäligt lång och sedan lagens tillkomst haft tendens att ytterligare utökas samt endast kunde i viss mån kompenseras genom de till dispensmedgivandet bundna villkoren om fridagar och extra ersättning för övertid, syntes strida mot principerna om arbetstidens begränsning och torde därför böra undvikas.

Utskottet har i förenämnda spörsmål inhämtat följande: Vid de dispenser, som uti ifrågavarande hänseende lämnats ett antal skärgårdsrederier, har såsom villkor knutits, att ende styrmannen och ende maskinisten vardera skulle erhålla såväl minst en dags tjänstledighet under var och en av månaderna maj—september som ock utöver avtalad månadslön ersättning för dag med minst $^1/_{75}$ del av månadslönen för mistning av i lagen stadgad ersättning för övertid. För innevarande år meddelade dispenser omfatta 81 maskindrivna passagerarfartyg (samt-

liga under 400 bruttoton) med en sammanlagd bruttodräktighet av 14,387 ton samt avse tillhopa 162 anställda styrmän och maskinister. I procenttal av hela antalet och tontalet fartyg, som skulle beröras av den ifrågasatta lagändringen, och antalet därå anställt befäl av nu förevarande kategorier kunna de av dispenserna omfattade fartygen och befälspersonerna beräknas till allenast respektive 8.1, 9.6 och 9 procent.

Enär utskottet, som gjort sig förvissat om, att arbetstiden för ifrågavarande kategorier ofta är över hövan lång, delar motionärernas uppfattning, att den föreslagna ändringen är ägnad att kunna medföra icke önskade verkningar i de av motionärerna angivna hänseendena, anser sig utskottet icke kunna tillstyrka propositionen i nu förevarande del. Redan med nuvarande lydelse av hithörande bestämmelser kan i dispensväg erforderliga lindringar ernås. Denna utväg synes ock erbjuda den fördelen, att därigenom beredes möjlighet att i varje särskilt fall tillse, att medgivandet om undantag från lagen bindes vid lämpliga villkor. Utskottet anser sålunda, att ifrågavarande moment bör prolongeras i oförändrad lydelse.

4 §.

I andra och tredje styckena av 4 § i sjöarbetstidslagen stadgas beträffande vissa bemanningskategorier, att arbetstiden för sjömän inom respektive kategori, därest antalet sjömän därinom uppgår till minst tre, icke må under två på varandra följande dygn överstiga visst antal timmar. Tvekan har uppstått, huruvida med antalet sjömän avsåges det antal, som faktiskt funnes å fartyget anställt, eller, i förekommande fall, det antal, som för fartygets behöriga bemanning förutsättes. De sakkunniga och kommerskollegium hava på anförda skäl föreslagit ett tilläggsstadgande av innebörd, att, där antalet sjömän författningsenligt bestämts, detta antal eller eljest det minsta antal, som må anses tillräckligt för fartygets betryggande bemanning, skall vara avgörande i nu förevarande avseende.

I propositionen har emellertid föreslagits, att uttrycken »antalet styrmän» samt »antalet maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare» måtte ändras till respektive »det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän» och »det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare».

Utskottet anser, att ett förtydligande i föreslagen riktning är önskvärt. I likhet med föredragande departementschefen finner emellertid utskottet, att ett tilläggsstadgande av det av de sakkunniga och kom-

merskollegium föreslagna innehållet icke är erforderligt, utan synes utskottet den av Kungl. Maj:t föreslagna omredigeringen vara för ändamålet tillfyllest.

12 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn. Första momentet i paragrafen har följande lydelse:

»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 styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, icke överstiger denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger sistnämnda tid samt för annan sjöman icke överstiger tjugufyra timmar.»

Herr Lövgren och hans medmotionärer hava hemställt, att momentet måtte omformuleras i förtydligande syfte, och hava därvid föreslagit, att momentet måtte erhålla följande ändrade lydelse:

»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 sålunda, ankomst- och nästföregående dygn, avgångs- och därpå följande dygn, för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, icke överstiger denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger sistnämnda tid samt för annan sjöman icke överstiger tjugufyra timmar.»

Till stöd för berörda yrkande har av motionärerna anförts följande.

Avsikten med 12 § vore att giva möjlighet till utnyttjande av manskapet vilken tid som helst av dygnet vid ankomst till och avgång från hamn, men dess bestämmelser hade i vissa fall ohemult utnyttjats. Sveriges redareförening hade i sitt yttrande påpekat paragrafens nuvarande otydlighet, och eldareunionen hade yrkat, att den skulle utgå. Motionärerna trodde emellertid, att man vunne det önskade resultatet, om en omformulering vidtoges i enlighet med det ovan införda förslaget.

I herrar Dahléns och Karlssons i Grängesberg motion har jämväl denna fråga berörts och har därvid anförts följande: Bestämmelserna i 12 § kunde till och med tolkas så, att tjugufyra timmars arbetstid kunde uttagas på ett enda dygn, i fall det föregående eller det efterföljande dygnet lämnades alldeles fritt. Dessa bestämmelser fastsloge i realiteten tolv timmars normalarbetsdag för tjänstgöring i hamn vid alla

de tillfällen, då fartyget låge i hamn endast två dygn. Liknande förhållande rådde vid de flesta kustfartyg och särskilt vid turerna längs alla inhemska trader, medelhavsfarten, passagerarefartygen till England m. fl.

Det av motionärerna berörda förhållandet har jämväl berörts av de sakkunniga, vilka uttryckt önskan om paragrafens omredigering utan att de dock framställt något utformat ändringsförslag för ändamålet. Sådant har ej heller upptagits vare sig i kommerskollegii utlåtande eller i propositionen.

Utskottet, som funnit de av motionärerna framförda synpunkterna värda beaktande, har ansett önskligt, att åt momentet gåves en ändrad formulering till förebyggande av momentets misstolkning. I sådant avseende föreslår utskottet, att momentet erhåller följande ändrade lydelse:

»Under det dygn, 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, vid ankomst till hamn, sammanlagda arbetstiden under det föregående dygnet samt ankomstdygnet och, vid avgång från hamn, sammanlagda arbetstiden under avgångsdygnet samt det nästföljande dygnet icke överstiger, för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar, sistnämnda tid samt för annan sjöman tjugufyra timmar.»

13, 26 och 27 §§.

I propositionen har beträffande förestående paragrafer, i anslutning till den vid innevarande års början ikraftträdda sjömanslagen, vidtagits vissa redaktionella jämkningar, i det att hänvisningarna till sjölagen utbytts mot hänvisningar till motsvarande bestämmelser i sjömanslagen.

Utskottet har intet att erinra mot de sålunda föreslagna ändringarna.

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 för sin del antaga följande förslag till

Kungl. Maj:ts förslag:

dels att lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg, vilken lag gäller till och med den 31 december 1923, skall äga fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1926, dock att *1 § 2 mom. samt 4*, 13, 26 och 27 §§ i samma lag skola, *1 § 2 mom. samt* 4 och 13 §§ i nedan angivna delar, från och med den 1 januari 1924 hava följande ändrade lydelse:

1 §.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av

befälhavare å fartyg, å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

styrman å fartyg, varest endast en styrman finnes, ävensom å andra fartyg förste styrman;

maskinist å fartyg, varest endast en maskinist finnes, ävensom å andra fartyg förste maskinist;

läkare och — — — — sagt, annorlunda förordnat.

Utskottets förslag:

Lag

angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg.

Härigenom förordnas,

dels att lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg, vilken lag gäller till och med den 31 december 1923, skall äga fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1926, dock att *4 §, 12 § 1 mom. samt* 13, 26 och 27 §§ i samma lag skola, 4 och 13 §§ i nedan angivna delar, från och med den 1 januari 1924 hava följande ändrade lydelse:

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 det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre, arbetstiden för styrman icke må under två på varandra följande dygn överstiga aderton timmar;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, arbetstiden för sjöman i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar;

att arbetstiden — — — — avsedd personal.

12 §.

1 mom. Under det dygn, 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, vid ankomst till hamn, sammanlagda arbetstiden under det föregående dygnet samt ankomstdygnet och, vid avgång från hamn, sammanlagda arbetstiden under avgångsdygnet samt det nästföljande dygnet icke överstiger, för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar sistnämnda tid samt för annan sjöman tjugufyra timmar.

13 §.

Utan hinder — — — — — 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 23 § sjömanslagen sägs.

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

26 §.

Om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall vad i 86—88 §§ sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

27 §.

Om domstol i mål rörande förseelse, varom i denna lag sägs, skall vad i 89 § sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

dels ock att beträffande sådan under tiden för ovannämnda lags giltighet begången förseelse, som avses i dess 21—24 §§, ävensom i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter sagda lag, vad i densamma är stadgat skall fortfara att gälla även efter utgången av år 1926.

B) att motionerna nr 231, 232 och 233 i andra kammaren — motionen nr 233 i vad densamma hänför sig till det i propositionen innefattade lagförslaget — måtte anses besvarade genom vad ovan under A) hemställts; och

C) att motionen nr 233 i andra kammaren, i vad densamma innefattar hemställan om skrivelses avlåtande till Kungl. Maj:t med begäran om en allsidig utredning angående möjligheterna att på de fartyg, vilka gå i skärgårds-, kanal- och kustfart, genomföra en verklig normalarbetsdag för å dem anställd personal, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 29 maj 1923.

På andra lagutskottets vägnar:

BROR PETRÉN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Bror Petrén, von Sydow*, Alfred Petrén,* greve *Spens, Tjällgren** och *Sigfrid Hansson*;*

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Kalmar, *Hagman*, Karlsson* i Gasabäck, *Magnusson* i Skövde*, *Nilsson* i Vibberbo och *Holmström* i Stockholm.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation:

av herrar *von Sydow* och greve *Spens*, vilka ansett att utskottet, i anslutning till den av herr Lindman m. fl. i ämnet väckta motionen, bort hemställa om avslag å propositionen.

STOCKHOLM, ISAAC MARCUS' BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG, 1923.