

Nr 349.

Av herr **Lindley**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag.

I proposition nr 240 till riksdagen har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag.

I propositionen föreslås, att den föreslagna lagen skall bliva permanent och icke såsom tidigare varit fallet provisorisk. I propositionen finnas in-tagna, dels bestämmelser, som betingas av lagens blivande permanenta ka-raktär, dels ock huvudsakligen vissa förbättrade bestämmelser, avsedda att förverkliga det sedan gammalt från de ombordanställda framställda kravet, att arbetstiden å fartyg skall, såvitt möjligt, bringas till överensstämmelse med arbetstiden för arbetare i land.

Det i propositionen framlagda lagförslaget må anses vara förtjänstfullt, men detsamma tillfredsställer icke fullt på alla punkter de anspråk, som befäl och besättning må äga rätt att ställa på ett förslag till permanent sjöarbets-tidslag. Med hänsyn tagen till de olika sedan gammalt framställda krav på förbättringar beträffande arbetstiden, framställda av de ombordanställda, tillåta vi oss i denna motion föreslå vissa ändringar i och tillägg till de föreslagna lagbestämmelserna. De föreslagna tilläggen och ändringarna äro försedda med kortfattad motivering. Då avsikten är att lagen skall givas permanent karaktär, torde det vara anledning att i så stor utsträckning som möjligt söka redan från början göra lagen fullständig och avhjälpa bristerna i den gamla lagen.

Gentemot de gamla lagbestämmelserna har sålunda bl. a. framställts den anmärkningen, att lagen varit oklar i sin formulering, vilket föranlett att olika mot varandra stridande tolkningar kommit till stånd. Denna omstän-dighet har medfört oklarhet och osäkerhet i rättstillämpningen. De tolk-ningar, som genom kungl. kommerskollegii råd och anvisningar kommit till stånd, hava även gjorts till föremål för berättigad kritik. Tolkningarna hava ej sällan varit stridande mot vad domstol ansett vara rätt, och tolkningarna hava även ofta kommit i strid mot vad som varit gammal praxis i farty-gen. Ett allmänt önskemål beträffande den nya lagen torde vara, att den-samma bör vara såvitt möjligt klar och tydlig i sin formulering. Hänsyn bör härvid tagas till den omständigheten, att de personer, som regelmäs-sigt skola tillämpa lagen, icke äro juridiskt skolade. Tillsynsmyndigheten, som skall tillhandagå med råd och anvisningar, är oftast icke till hands. Även bör framhållas att såväl domstolar och svenska konsuler, som hava att taga befattning med lagens tillämpning, knappast kunna betraktas såsom ägande särskild sakkunskap på det område, som regleras genom sjöarbets-

tidslagens bestämmelser. Lagen torde därför böra göras så detaljerad som möjligt, och oklara formuleringar böra undvikas.

§ 1.

Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes.

Ända sedan den nu gällande provisoriska lagen trädde i kraft har det framförts som ett önskemål att förste styrmannen icke skulle vara undantagen från lagens tillämpningsområde. Detta önskemål har dock ej beaktats i det nu föreliggande förslaget, vilket handelsministern motiverat med att tillräckliga skäl för en ändring av hittillsvarande ordning ej kunna anses förebragta. Emellertid måste frågan om förste styrmannens arbetstid ses icke endast ur social synpunkt utan även ur ren sjösäkerhetssynpunkt. Ur social synpunkt är det med den nuvarande arbetstakten ombord på fartygen och med tanke på att andre och (där sådan finnes) tredje styrmannens arbetstid är reglerad enligt lag, nödvändigt att även förste styrmannens arbete blir på detta sätt reglerat om icke konsekvensen skall bli att dennes arbetskraft på ett hänsynslöst sätt skall utnyttjas. Ur sjösäkerhetssynpunkt är det också med hänsyn till det stora ansvar, som åvilar förstestyрман för skötsel av såväl fartyg som last liksom ock på grund av hans allmänt utövande tillsyn ombord nödvändigt, att hans arbetstid blir föremål för reglering, så att han på ett effektivt sätt kan övervaka fartygets säkerhet.

För övrigt kan hänvisas till det förhållandet att genom avtal mellan Sveriges Fartygsbefälsförening och Sveriges Redareförening arbetstiden för förste styrman ända sedan ett tiotal år tillbaka fastställts efter de grunder lagen bestämmer för annat befäl med den skillnaden likväl att övertidsarbete kan kompenseras jämväl med fritid under den ordinarie arbetstiden.

Under hänvisning till det sålunda anförda hemställa vi att undantaget från lagens tillämpning beträffande förste styrmannen skall utgå.

Från lagens tillämpning undantages vidare person, som är anställd huvudsakligen för passagerares förläggning etc.

Vi föreslå att uttrycket »huvudsakligen» här utbytes mot uttrycket »enbart». Oklarhet kan eljest uppstå beträffande innebörden i denna undantagsbestämmelse. I en stor del av de fartyg, varom det här är fråga, betjäna sålunda kökspersonalen såväl passagerare som besättning. Skulle sålunda exempelvis kökspersonalen ombord å ett fartyg med tjugo mans besättning betjäna fyratio passagerare, kan den frågan uppkomma, huruvida icke denna personal huvudsakligen betjäna passagerarna och icke besättningen, samt att personalen till följd härav borde vara undantagen från lagens tillämpning.

I andra momentet, c, göres undantag från lagens tillämpning beträffande isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes.

Det finnes dock knappast någon anledning att generellt fritaga dessa

fartyg från lagens tillämpning även i de fall, då de användas för sitt speciella ändamål, och erfarenheten har för övrigt visat, att man träffat särskild överenskommelse om övertidsersättning under bärgningsarbete. Det enda skäl, som skulle kunna motivera undantag, är, att en del av dessa fartyg icke äro utrustade med bostäder i den utsträckning som erfordras för bemanning enligt lagens föreskrifter. Detta torde dock allenast gälla eldarpersonalen och således fordras det endast en mycket liten ökning av bostadsutrymmet för att få plats för erforderlig personal. Då dessa fartyg icke föra last och således ha betydliga utrymmen till förfogande för anordnande av bostäder, så bör det ej möta några större svårigheter att få en tillfredsställande lösning av bostadsförhållandena, varför icke denna anledning bör vara något avgörande skäl för att undantaga fartygen från lagens tillämpning.

Vi hemställa sålunda, att ifrågakvarande undantag från lagens tillämpning måtte utgå.

Från lagens tillämpning undantages vidare i andra momentet, e, vissa segelfartyg och andra fartyg.

Beträffande de undantagna segelfartygen anse vi, att alla dylika fartyg, vars bruttodräktighet icke överstiger 60 registerton, skola vara undantagna från lagens tillämpning. Den i propositionen angivna gränsen 100 registerton anse vi vara satt för hög. Genom den i propositionen föreslagna bestämmelsen skulle praktiskt taget de flesta segelfartyg bliva undantagna från sjöarbetstidslagens regler. Detta skulle vara så mycket mindre tilltalande, som minderåriga personer i mycket stor utsträckning användas för arbete å segelfartyg. Genom 1912 års lag om arbetareskydd har åstadkommits bestämmelser, som på ett mycket effektivt sätt, när det gäller arbete i land, förhindrar missbruk av den minderåriges arbetskraft. Genom att segelfartygen undantoges från sjöarbetstidslagens bestämmelser, skulle minderårig arbetskraft kunna i obegränsad utsträckning användas i fartyg. Strängt taget finnes ingen som helst anledning att undantaga segelfartygen. Arbetet ombord å dessa är minst lika påfrestande som annat arbete till sjöss, och bostadsförhållanden och övriga arbetsförhållanden torde vara sämre än i andra fartyg.

§ 2.

I första momentet av denna paragraf finnas upptagna vissa definitioner.

Vi hemställa att bland dessa definitioner måtte upptagas jämväl definitionen å »indikerad hästkraft».

Såväl i sjöarbetstidslagen som i andra författningar, där uttrycket »indikerade hästkrafter» förekommer, saknas närmare bestämmelse om vad som avses därmed. Man torde därför vid författningarnas tillämpning ha nöjt sig med de uppgifter, som i detta avseende förekomma i skeppslistan, men dessa äro i många fall icke tillförlitliga. De lämnas av redaren, som såle-

des i vissa fall kan ha intresse av att få fartyget infört med mindre maskinstyrka än den verkliga. Det stadgas visserligen straffpåföljd för redare, som medvetet lämnar oriktiga uppgifter till fartygsregistret, men det torde vara svårt att bevisa ond tro i dylika fall, varför straffpåföljd uteblir. Det finnes i befälsförordningen en bestämmelse om att maskinist av 2:a klass skall finnas i passagerarefartyg i östersjöfart med minst 500 indikerade hästkrafters maskinstyrka, men eljest fordras det endast maskinist av 3:e klass. Som exempel på hur rederierna utnyttja möjligheterna till att själva godtyckligt bestämma den maskinstyrka, som skall ligga till grund för författningens tillämpning, kan anföras, att ett av våra ostkustrederier nedsatt den i skeppslistan befintliga uppgiften om fartygs indikerade hästkrafter för tre av sina fartyg från något över 500 indikerade hästkrafter till något under denna siffra. Genom denna ändring ha de befriats från skyldighet att ha maskinist av 2:a klass i ifrågavarande fartyg.

Det är givetvis oriktigt, att redarna på detta sätt själva i en del fall skola kunna bestämma bemanningens kvalifikationer och lika oriktigt är det, att de såsom fallet är i sjöarbetstidslagen även skola kunna bestämma eldarpersonalens arbetstid. Det är därför påtagligt, att författningarna böra ändras så, att redaren icke själv har bestämmanderätt i detta fall. Skeppstjänstkommittéerna ha i sitt betänkande den 21 maj 1920 föreslagit en formel för beräkning av maskinstyrkan. Denna formel lider dock av så avsevärda brister, att den knappast kan rekommenderas för praktisk tillämpning. Som exempel på dess olämplighet under vissa omständigheter kan nämnas, att ångpannans eldyta ingår i formeln, och då kan det tänkas fall, då man genom att proppa några tuber minskar eldytan en eller annan kvadratmeter och därigenom kan få fartyget mindre bemannat, ehuru denna ändring inte minskar besättningens arbete utan tvärtom kan medföra ökning. En analog tillämpning av nämnda formel ifråga om sjöarbetstidslagen kunde medföra att vidtagande av liknande åtgärder skulle kunna ändra eldarpersonalens arbetstid, så att den kunde fördelas på tvåvaktsystem i stället för trevaktsystem.

Skeppstjänstkommittéerna ha i ovannämnda betänkande omnämnt en möjlig utväg att på ett tillfredsställande sätt lösa frågan därigenom, att fartygsinspektionen kunde låta verkställa indikering av maskinen och därigenom beräkna den indikerade effekten. Man har emellertid icke ansett sig kunna förorda en dylik åtgärd, därför att arbetet med indikering av maskinerna och uträkning av diagrammen skulle taga fartygsinspektörernas arbetstid för mycket i anspråk. Det gällde emellertid då ett förslag till bemanningsförordning med ett stort antal olika indelningar i storleksgrupper beroende på fartygens maskinstyrka, varför arbetet under sådana omständigheter måste bli mycket omfattande. Ifråga om sjöarbetstidslagen beröra gränsfallen endast ett fåtal fartyg och då böra de undersökningar, som erfordras, bli begränsade till ett så litet antal fall, att det ej kan i högre grad

inverka på fartygsinspektörernas arbete. Det bör därför icke möta några större svårigheter att ordna saken, så att fartygsinspektionen får undersöka de fartyg, som kunna hänföras till tvivelaktiga gränfall och göra den utredning, som erfordras för bestämmande av maskinstyrkan i varje särskilt fall.

I andra momentet av denna paragraf har för vissa fartyg gjorts en inskränkning i den tid, som får undantagas vid beräklandet av arbetstiden. I själva verket innefattar detta en försämring i hittillsvarande förhållanden, och vi hemställa, att inskränkningen beträffande fartyg, som avses i 10 § skall utgå. Intet uppehåll, med undantag av måltidsrast, som icke uppgår till minst 1 timme, får sålunda efter vår mening undantagas vid beräkningen av arbetstiden. I själva verket är arbetstiden mycket utsträckt på de fartyg, som användas i närtrafik, och det skulle innefatta en orättvisa mot besättningen å dessa fartyg, om korta uppehåll i arbetet skulle kunna undantagas. Deras fritid skulle bli värdelös, när det gäller erhållandet av sömn och vila, om densamma alltför mycket sönderdelas.

§ 3.

Det i vissa fall för fartyg i kust- och kanaltrafik tillämpade s. k. stationsvaktsystemet har särskilt för däckspersonalen medfört avsevärda olägenheter, varför detta system icke i fortsättningen bör få godtagas såsom giltigt vaktsystem. Uttrycket i lagförslaget att skeppstjänsten skall vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt giver tillfälle till anordnandet av stationsvakter, som alltför mycket sönderdela fritiden och som genom sin oregelbundenhet åstadkomma olämpliga arbetsförhållanden. I lagen bör därför införas bestämmelse om att skeppstjänsten skall vara indelad i vakter på allmänt brukligt sätt med på förhand bestämda regelbundna tidsperioder. I vårt förslag hava vi upptagit ett tillägg till andra stycket i ifrågakvarande paragraf, som avser att förverkliga våra önskemål på denna punkt.

§ 5.

I sista stycket av denna paragraf beredes möjlighet att genom överenskommelse förlägga arbetstiden till annan tid än den i lagen angivna. Det kan dock ifrågasättas, huruvida en sådan överenskommelse alltid blir fullt frivillig från sjömannens sida. Det torde förekomma, att den som vägrar att gå med på en överenskommelse, som föreslås rörande annan förläggning av arbetstiden, vid första lämpliga tillfälle blir uppsagd från sin tjänst. I tider av stor arbetslöshet innefattar detta en betydande risk för den enskilde sjömannen. Vi anse därför att bestämmelsen rörande möjlighet att träffa sådan överenskommelse, som här avses, bör utgå ur förslaget både i denna paragraf och nedan i § 8. Vi påpeka i detta sammanhang att skeppstjänst-

kommitterades betänkande år 1919 rörande sjöarbetstidslagen synes utvisa, att möjligheten att träffa frivillig överenskommelse tillkommit i de anställdas intresse. Man har särskilt avsett förhållandena i tropikerna, där arbete kan behöva utföras å särskild tid. Emellertid torde numera de fartyg, som trafikera varmare länder, regelmässigt vara särskilt utrustade härför, varför förändring i arbetstidens förläggning av detta skäl icke torde behöva ifrågakomma.

§ 7.

I mom. b av denna paragraf, som behandlar ordinarie arbetstiden vid fartygets ankomst till hamn, bestämmes det mått av arbete, som i sådant fall må utföras å helgdag. Det här upptagna undantaget för proviant och skeppsförnödenheter anse vi böra utgå. Visserligen kunna fall uppstå, då det är nödvändigt att vid ankomst eller avgång ombordtaga proviant och skeppsförnödenheter, men något skäl att därför i lag fastställa sådant arbete som ordinarie arbete på helgdag, synes icke föreligga. Är det frågan om en mindre kvantitet, som skall ombordtagas, måste det anses betydelseöst, om övertid härför skall utgå, under det att, om sådant arbete fastställes såsom ordinarie, detta kan giva anledning till att besättningen på helgdag otillbörligt utnyttjas för ett arbete, som utan olägenhet kunnat utföras å antingen föregående eller efterföljande dag. I synnerhet på många av våra större fartyg, där en proviantering kan taga i det närmaste en hel dag i anspråk med hela besättningen i arbete, torde ett fastställande av det här påtalade arbetet såsom ordinarie arbete komma att giva anledning till missnöje och obefogat utnyttjande av besättningens arbetskraft.

Vi framhålla att från sjöfolkets sida alltid fästs stort avseende vid att besättningen icke onödigt betungades med arbete vid fartygs ankomst till och avgång från hamn. Härvid har man ansett sig kunna åberopa sig å bl. a. uttalanden av departementschefen vid tillkomsten av den nu gällande lagen. Då missbruk förekommit har jämväl i gällande kollektivavtal intagits en bestämmelse av i detta avseende följande lydelse:

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

Å dag då fartyg ankommer till eller avgår från hamn må, under den tid fartyget ligger förtöjt eller förankrat, sjöman, utöver den i hamn gällande ordinarie arbetstiden, icke utan övertidsersättning användas till annat arbete än sådant, som står i samband med ankomsten eller avgången — exempelvis lossning eller lastning av passagerares effekter eller av styckegods i mindre omfattning — eller eljest är av beskaffenhet att det ej tål uppskov.»

Häri upptages sålunda icke proviant och skeppsförnödenheter.

Som bevis på arbetsgivarepartens uppfattning om hithörande spörsmål anföres, att Sveriges Redareförenings kollektivavtalsförslag vid de senaste avtalsförhandlingarna innehöll nyssnämnda citerade bestämmelse oföränd-

rad med följande tillägg, som föreningen dock icke kunde genomdriva vid förhandlingarna:

»För den tid å sön- eller helgdag, som lossning och lastning av styckegods i någon hamn pågår längre tid än 2 timmar, utbetalas för den överskjutande tiden i sådan hamn övertidsersättning; och utgår denna övertidsersättning till dem, som biträda med lossnings- resp. lastningsarbetet över sagda 2 timmar.»

På samma skäl som de här anförda yrka vi att uttrycken proviant och skeppsförnödenheter skola utgå jämväl ur § 9 mom. b.

§ 8.

Beträffande de föreslagna bestämmelserna i denna paragraf få vi förutom vad vi ovan yrkat beträffande borttagandet av rätten att träffa frivillig överenskommelse även yrka, att uttrycket »är i vederbörande hamn brukligt», strykes. Ifrågavarande uttryck, som återfinnes även i nu gällande lag, har kommit att få en tillämpning i praktiken, som icke varit förutsedd eller avsedd. Meningen har varit att möjlighet skulle beredas att förlägga besättningens arbetstid på annan tid, än den i lagen angivna, i de fall då det i någon hamn kunde förekomma, att stuveriarbetarnas arbetstid var förlagd till annan tid på dygnet, men man hade säkerligen aldrig tänkt sig, att den skulle tillämpas i de fall, då stuveriarbetarna arbeta i skift, vilket då förekom i något fåtal hamnar.

Kommerskollegium har emellertid vid lämnandet av råd och anvisningar utgått från att, om stuveriarbetarna på platsen eller någon mindre del av dessa arbeta i skift, så har detta ansetts som skäl för förläggning av besättningens arbetstid till vilken tid av dygnet som helst. Det har till och med förekommit fall, där stuveriarbetarna icke haft regelbunden skiftgång utan endast sporadiskt utfört nattarbete, och har detta tagits som skäl för att förlägga besättningens arbetstid till natten, i den mån så ansetts lämpligt. Det är särskilt förhållandena i de ryska hamnarna som medfört dylika konsekvenser, och redarna synas mer och mer ha begagnat sig av de anvisningar om möjligheten till förläggning av arbetstiden under olika delar av dygnet, som kommerskollegii råd och anvisningar lämna möjlighet till. Det har även i ganska stor utsträckning förekommit att det i fraktavtalen införts bestämmelse om övertidsersättning för arbete under natten. Denna ersättning har givetvis av redarna uttagits, men sjömannen har endast erhållit en ringa del av ersättningen, då man kunnat tvinga honom till att arbeta även nattetid utan särskilt tillägg, varigenom redaren kunnat göra sig en extra inkomst på sjömannens nattarbete.

Det torde för övrigt vara allmän praxis i land i samtliga fall, där icke skiftarbete förekommer och lönerna reglerats med hänsyn därtill, att arbete som förlagts till natten, betalas högre än motsvarande arbete under dagtid. Under dessa omständigheter kan det ej vara riktigt, att sjömännen tvingas

att arbeta på natten utan tillägg för övertid, endast därför att stuveriarbetarna på platsen icke ha någon reglerad arbetstid.

För att förekomma dessa tydliga missbruk av rätten till olika förläggning av arbetstiden, torde det vara nödvändigt att strängt begränsa den ordinarie arbetstiden till den i lagen angivna tidpunkten och att låta allt arbete, med undantag av vakttjänst, som utföres på annan tid än ordinarie arbetstid, anses som övertidsarbete, för vilket övertidsersättning bör utgå.

§ 10.

I denna paragraf, som behandlar ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik, föreslås i mom. b under hänvisning till det under § 3 här ovan anförda viss revision av uttrycket »på allmänt brukligt sätt» i syfte att förhindra användandet av olämpliga s. k. stationsvakter.

§ 11.

I mom. d av denna paragraf hänföres till säkerhetstjänst skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit under pågående resa förminskad. Då uttrycket »under pågående resa» är oklart, föreslå vi viss ändring i detta moment i syfte att underlätta lagens tillämpning. I vissa tullförfattningar och liknande bestämmelser räknas resa från det fartyget utklarerat, tills det ankommer till bestämmelseorten, oavsett om flera hamnar anlöpas under tiden. Det kan ej vara riktigt, att, om besättningen exempelvis förminskas under ett uppehåll i hamn, där det mycket väl gått för sig att skaffa ersättning, av denna anledning göra undantag från lagens bestämmelser, endast därför att resan anses påbörjad. Å andra sidan kan det tänkas fall, då ett fartyg anlöper en hamn endast för att avlämna en sjuk eller skadad sjöman, och då bör givetvis intet avbrott anses ha skett i resan endast av den anledningen. Den mest praktiska lösningen av denna fråga torde vara, att göra undantaget beroende av, om minskningen skett, då fartyget varit under oavbruten gång i lagens mening. Om ett fartyg således gjort längre uppehåll i hamn än två timmar, så åligger det vederbörande befälhavare att anställa en ny sjöman vid risk att eljest få betala övertidsersättning för den ökade arbetstid, som den övriga besättningen fått vidkännas med anledning av besättningsminskningen, men om uppehållet blir av kortare varaktighet, får besättningen utföra det ökade arbetet utan övertidsersättning.

§ 19.

Erfarenheten visar att bestämmelsen om straffansvar i viss utsträckning för redaren själv enligt nu gällande bestämmelser saknar betydelse. Anledningen därtill är att det nästan aldrig kan åstadkommas någon bevisning mot redaren i dylika fall, även om han givit befälhavaren order att överträda

bestämmelserna. Som exempel kan nämnas tillämpning av en motsvarande bestämmelse i befälsförordningen, där rederierna i regel ombesörja anskaffning av däck- och maskinbefäl, men befälhavaren vanligen ensam får bära ansvaret för inträffade överträdelser. Det har till och med förekommit fall, där ett fartyg legat två dagar i sin hemort, där redaren även vistats, och ej kunnat avgå i brist på behörigt befäl, därför att ingen behörig maskinist velat antaga anställning för den lön som erbjudits. Under dessa omständigheter har sjömanshusombudsmannen vägrat utlämna sjömansrullan. Slutligen har ombudsmannen efter påtryckning från redarnas organisation utlämnat sjömansrullan och fartyget har kunnat avgå utan behörigt befäl. Befälhavaren blev i detta fall ådömd böter, men redaren blev icke åtalad, emedan hans delaktighet icke ansågs bevisad. Det är emellertid uppenbart, att fartyget icke på detta sätt kunde uppehållas i hemorten, utan redarens vilja och vetskap, men det oaktat ansågs icke tillräcklig bevisning för ett åtal föreligga. Bestämmelsen i alla dylika författningar bör därför ändras, om den skall få någon som helst praktisk betydelse. Det bör därför i sjöarbetstidslagen och liknande författningar införas en bestämmelse analog med den som finnes i rusdrycksförordningen, så att redaren straffas lika med befälhavare, därest icke omständigheterna göra sannolikt, att överträdelserna skett utan hans vetskap eller vilja.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag hemställa,

att riksdagen måtte antaga det vid Kungl. Maj:ts förenämnda proposition nr 240 fogade förslaget till sjöarbetstidslag med de av mig i denna motion föreslagna ändringar och tillägg.

Stockholm den 3 april 1934.

Charles Lindley.

Förslag till ändrad lagtext.

Förslag till sjöarbetstidslag.

Häri genom förordnas etc. — — — — —

1 §.

— — — — —
två personer äro anställda;

förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes;
läkare och telegrafist;

person, som är anställd enbart för passagerares — — — — —

b) fiske- eller fångstfartyg, då det såsom sådant användes,

d) lustfartyg,

e) segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 60 registerton, såvida ej Konungen — — — — —

2 §.

passagerarfartyg: fartyg som enligt lagen om tillsyn å fartyg skall vara försett med passagerarfartygscertifikat;

indikerad hästkraft: framdrivningsmaskineriets bruttoeffekt, vars storlek, i de fall så erfordras, kontrolleras av fartygsinspektionens tillsynsorgan;

oavbruten gång: — — — — —

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

3 §.

Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) med på förhand bestämda regelbundna tidsperioder, på allmänt brukligt sätt.

5 §.

Ordinär arbetstid till sjöss för dagman skall förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 20 samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9.

7 §.

b) — — — — —

lossning och lastning av post och passagerares effekter, styckegods i mindre omfattning och gods — — — — —

8 §.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, samt för kökspersonalen å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19.

Under fartygets uppehåll -----

9 §.

b) -----
lossning och lastning av post och passagerares effekter, styckegods i mindre omfattning och gods -----

10 §.

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter (skift) med på förhand bestämda regelbundna tidsperioder, på allmänt brukligt sätt, ordinarie arbetstid utgöra: -----

11 §.

d) skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit förminskad medan fartyget är under oavbruten gång.

För -----

19 §.

Lika med befälhavare straffas redare, därest icke omständigheterna giva vid handen, att förseelsen skett utan hans vetskap eller vilja.

