

## Nr 224.

Av herr **Indebetou**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 116, med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.*

Genom Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 116 har förelagts riksdagen ett »Förslag till lag om ändring av vissa delar av sjölagen», vilket i sig innebär såväl synnerligen vittgående konsekvenser för sjöfartsnärings utövare som även ökade omkostnader för statsverket, ehuru detsamma ej, såsom önskligt varit, omfattar även en revision av sjölagen med hänsyn till sjöfartens ekonomiska förhållanden, utan endast en ändring av de bestämmelser, som avse sjövärdighet och säkerheten till sjös.

Även om man rent sjömansmässigt sett måste hysa den uppfattningen, att nutida fartyg i allmänhet och särskilt de moderna ångfartygen vid fullgod praktisk skötsel äro vida livsäkrare för sina besättningar än de fartyg, varmed sjöfarten för några årtionden sedan i huvudsak bedrevs från vårt land, har dock under de senare åren rederinäringens utveckling allt mer gått i sådan riktning, att en del ändringar och tillägg i den nuvarande sjölagen blivit nödvändiga. Särskilt framträdande är här den stora inskränkningen av befälhavarens forna handlingsfrihet, vilket förhållande enbart i och för sig motiverar förslaget om en fördelning av det lagliga ansvar — som enligt nuvarande sjölag huvudsakligen ligger på honom — emellan redaren och honom.

Därjämte torde den moderna lagstiftningen på detta område i andra länder mer än något annat nödvändiggöra en ändring av våra svenska bestämmelser i största möjliga överensstämmelse med motsvarande förordningar hos de större sjöfarande nationerna. Men någon

anledning att i svensk lagstiftning införa strängare bestämmelser, varigenom vår sjöfart ställes på ett sämre plan än övriga på den internationella sjöfarten konkurrerande nationers fartyg förefinnes givetvis ej. — I den mån det kungliga förslaget i detta avseende innebär några nackdelar för den svenska sjöfarten bör det sålunda ändras, och tillåter jag mig därför i det följande ingå på en granskning av ändringsförslagen paragrafvis.

## § 26.

Det synes ganska anmärkningsvärt, att i lagförslaget trots alla invändningar häremot, bland annat från lagrådets sida, i paragraf 26 mom. 2 bibehållits kommitténs förslag om kravet på att ett fartyg ej må gå från hamn om det har »slagsida orsakad av däckslastens övervikt» eller om det »skäligen kan antagas bli rankt under resan».

För envar med någon praktisk erfarenhet angående trälastade fartygs stabilitet såväl under pågående lastning som under sådant fartygs gång till havs, är det alldeles uppenbart, att varken en befälhavare eller en statens besiktningsman kan med ens någorlunda säkerhet avgöra, om ett fartygs slagsida är förorsakad endast av däckslasten eller av andra orsaker, eller veta »om det skäligen kan antagas bli rankt under resan».

Till klargörande av dessa påståenden förtjänar framhållas, hurusom det ofta inträffar, att ett i sig själv stabilt fartyg under pågående lastning, även innan däckslasten börjat påläggas eller nått upp till fartygsrelingen, av någon ibland svårförklarlig anledning får slagsida, även om lasten till synes är alldeles lika å båda sidor. En befälhavare, som nu ej vill utsätta sig för risken att hindras avgå på grund av en sådan slagsida, måste sålunda lägga mera last å ena sidan för att få bort slagsidan i fråga. Men härigenom blir däckslastens stuvning sämre och ej så homogen som ifall den vore lika hög på båda sidor. Därjämte medför en sådan å resp. sidor olika hög däckslast den för fartygets säkerhet avsevärda faran, att detta vid ihållande dåligt väder får denna å ena sidan befintliga större lastkvantiteten genomdränkt av vatten, varav givetvis följer att fartyget efter hand får allt större slagsida åt denna sida, utan att under sådana väderleksförhållanden lasten kan överflyttas till minskande av denna olägenhet. Likaledes är det uppenbart, att man ej med någon grad av sannolikhet kan avgöra om ett vid avgång från hamn fullt upprätt fartyg kan antagas bli rankt under resan, ty detta beror, utom först och främst på vädret, och kolförbrukningen, även av däckslastens beskaffenhet.

Införande i lagen av dylika bestämmelser, som ej i praktiska livet kunna efterlevas, alstrar endast bristande aktning för lagen och kommer att mot befälhavarens vilja göra honom till lagöverträdare.

Bra mycket lämpligare och lika effektivt vore att i lagen införa en bestämmelse av samma innebörd, som finnes i paragraf 58 av den norska lagen av den 18 september 1909, vilken lyder: »Det paahviler skibsføreren ved føring af traelast paa daek at paase, at skibet beholder en efter farvandet, aarstiden og øvrige omstaendigheder fuldt betryggende stabilitet». Tillsynen över att denna bestämmelse verkligen efterlevs och att ej fartyg med livsfarlig slagsida eller utan nödig stabilitet gå till sjöss bliver härigenom mycket lättare för vederbörande myndigheter att effektivt verkställa än att i någon mån riktigt och rättvist söka tillämpa den här ovannämnda lagtexten.

Bland de uppgifter, som enligt par. 37 skola antecknas i skeppsdagboken, finnes i likhet med vad stadgas i den nuvande sjölagen upptaget »huru mycket för varje dag inlastas eller lossas», men synes det mig lämpligt att framför dessa ord i lagen införas orden »så vitt möjligt», ty det torde i de flesta fall numera vara alldeles omöjligt för befälet å åtminstone ångfartygen att få någorlunda tillförlitliga uppgifter därom. Detta förhållande har därför medfört, att å de flesta ångfartyg intet alls skrives i journalen härom. Att under sådana omständigheter bibehålla en kategorisk bestämmelse, som vanligen ej kan efterlevas, stärker ej aktningen för lagen. § 37.

Den i par. 45 föreslagna bestämmelsen om att, då utvikt av proviant äger rum, besättningen må äga rätt att kontrollera densamma, synes ur disciplinär synpunkt böra kompletteras med ett tillägg om att sådan kontroll bör ske genom någon av de två i sjömansyrket äldste bland besättningen. § 45.

Genom den föreslagna lydelsen av par. 96 skulle för första gången i den svenska sjölagen införas lagstadgad arbetstid samt i samband därmed viss ersättning för det arbete, som utföres utöver de såsom normal arbetstid föreslagna 10 resp. 9 timmarne, även om det av besättningen utförda arbetet är att, med få undantag, hänföra till vanligt skeppsarbete. Den nuvarande sjölagen bestämmer som bekant extra ersättning endast för lossnings- eller lastningsarbete å sön- eller helgdagar, vilket arbete i det kungliga förslaget likställas med skeppsarbete. Den utvidgning av nu gällande princip om ersättning för visst övertidsarbete, som kungl. propositionen innehåller, kan visserligen till en § 96.

viss grad anses vara endast ett lagfästade av sedan flera år gängse praxis i detta avseende, men det innebär därjämte en avsevärd utstäckning även till områden, där övertid ersättning ej förekommit annat än i enstaka fall eller ej alls förekommit.

Vad nu först beträffar ersättningen till själva manskapet, vare sig däck- eller maskinpersonal, så har såsom ovan antytts det å de flesta lastfartyg i utrikes trade varit praxis att tillerkänna besättningen viss övertid ersättning — i medeltal 40 öre pr timme. Ehuru detta ersättningsbelopp ungefär överensstämmer med den föreslagna beräkningen av minst 0,8 % av medeltalet av resp. däck- eller maskinbesättningens samtliga hyror, torde det måhända varit lämpligare om den svenska lagen, i likhet med den tyska, allenast innehållit en allmän bestämmelse att ersättning för arbetet utöver viss arbetstid skall utgå, samt att storleken därav skall bestämmas vid mönstringen.

Om man sålunda såväl i vårt land som i de flesta andra länder i allmänhet varit enig om det berättigade i att själva manskapet tillerkännes ersättning för s. k. övertidsarbete, är däremot så ej fallet med frågan om övertid ersättning till befälet och kökspersonalen.

I Tyskland är denna fråga överlämnad till ordnande mellan resp. parter, och den norska lagen gör i par. 90 tydligt undantag för övertid ersättning åt befälhavare, förste styrman och förste maskinist, samt steward och kökspersonal m. fl.

Sjöfartssäkerhetskommittén har likaledes i sitt förslag till lagtext gjort en tydlig bestämmelse, som undantager styrmän och maskinister från lagstadgad övertid ersättning, och synes mig denna uppfattning av principiella hänsyn tydligen alldeles riktig. Och att goda skäl finnas för kommitténs enhälliga uttalande om undantag från övertid ersättning till fartygsbefälet framgår bland annat av det förhållandet, att befälet genom sitt ordnande och ledande av manskapets arbeten under ordinarie arbetstid får ett avgörande inflytande på storleken av den behöfliga tiden för övertidsarbetet genom att begränsa eller förlänga detsamma samt kontrollera timantalet.

Rederiets utgifter för övertid till både befäl och manskap skulle således bliva beroende av de uppgifter, befälet avger över en delvis av dem själva tillkommande förmån. Härigenom skulle vid många tillfällen, då övertidsräkningarna bleve osedvanligt stora, misstanke lätt uppkomma hos rederiet att övertidsarbeten i onödan använts eller att rätten till övertid ersättning av befälet missbrukats. Häremot torde kunna göras den invändningen, att övertid redan nu inom vissa, särskilt i regulier fart sysselsatta rederier förekommer, utan att några all-

männa missbruk därav uppstått, men man får därvid ej förbise den stora garanti mot missbruk en frivillig överenskommelse, vilken när som helst kan borttagas, i sig innebär, mot det att en sådan förmån finnes i lag stadgad. Ehuru måhända många bland befälet skulle gärna önska få denna förmån åt sig lagligen tillerkänd, hava dock ej några bestämmelser om övertidsersättningens allmänna införande kommit till synes i de under senast gångna året träffade avlöningstarifferna med befälskårens båda förnämsta organisationer. Särskilt förtjänar härvid framhållas, hurusom i det 5-åriga avtal, som från och med den 1 januari 1913 är träffat mellan Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet, övertidsersättning endast under vissa villkor tillerkänts 2:dre, 3:dje och 4:de maskinister, och detta med väsentligt lägre belopp är vare sig Kungl. Maj:t eller kommerskollegium föreslagit. Till sist kan jag beträffande denna fråga ej underlåta framhålla, att maskinisternas speciella representant inom kommittén, herr Gummeson, ej heller ansett sig böra reservera sig till förmån för lagstadgad övertidsersättning åt sina kamrater maskinisterna.

Jag får därför uttala mig mot att fartygsbefälet genom några lagbestämmelser tillförsäkras ersättning för s. k. övertidsarbete.

Därjämte synes mig i lagen uttryckligen böra undantagas kökspersonal, stewart och uppassare från bestämmelsen om övertidsersättning åt besättningen. Den med arbetsordningen och livet i övrigt ombord på fartyg någorlunda förtrogne inser förvisso att dessa i fartygets tjänst varande personer ej kunna likställas med besättningen beträffande deras arbete, utan ingår det i de förstnämndas tjänst att såväl före den ordinarie arbetstidens början hava iordninggjort besättningens första måltid för dagen som att efter arbetstidens slut servera den övriga besättningen dess kvällsmåltid. Härtill kommer en del andra göromål för renhållning, städning och uppassning m. m., vilkas utförande dels står alldeles utanför befälets kontroll och dels är i hög grad beroende på den personliga dugligheten. Göromål som av den ene kunna exempelvis utföras på en timme tarva måhända dubbla tiden för den mera långsamme och mindre praktiske personen.

För övrigt är det i kökspersonalens månadslön inberäknat ersättning för deras arbete utöver den övriga besättningens vanliga arbetstid.

Beträffande å vilka fartyg denna paragraf bör äga tillämpning får jag slutligen instämma i kommitténs förslag, att därifrån bör undantagas »fartyg, som efter en på förhand kungjord plan gör regelbundna resor mellan orter på denna sidan om linjen Skagen—Lindesnäs». Även så synes mig härifrån böra undantagas utom fiske-fartyg även i allmän

fraktfart å kanaler och insjöar eller i övrigt inomskärs gående fartyg.

Under hänvisning till vad jag här ovan anført får jag vördsamt hemställa,

att riksdagen ville besluta sådana ändringar av paragraferna 26, 37, 45 och 96 i Kungl. Maj:ts proposition nr 116 angående förslag till ändring av vissa paragrafer av sjölagen, att dessa må komma i överensstämmelse med här ovan gjorda uttalanden.

Stockholm den 26 juni 1914.

*E. Indebetou.*

---