

Nr 364.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg; given Stockholms slott den 21 mars 1919.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

GUSTAF.

F. V. Thorsson.

Förslag

till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

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

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande arbete, som å svenskt fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorstädes utför.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av befälhavare å fartyg, å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes;
förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist

finnes;

läkare och telegrafist;

person, som är anställd uteslutande för passagerares förplägning och uppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;

person, tillhörande redarens familj; samt

person, vilken är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:

a) kronan tillhörigt fartyg, om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,

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

c) isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes,

d) lustfartyg,

e) segelfartyg, som nyttjas allenast i fart på helt eller delvis inom riket belägna insjöar, floder eller kanaler eller inomskärs eller utanför öppen kust på oavbruten sträcka av högst 30 distansminuter eller utomskärs på enahanda sträcka eller mellan orter vid Öresund eller på Kristianiafjorden intill Laurvig.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

skeppstjänst: arbete varom i 1 § 1 mom. sägs;

sjöman: en var som förrättar skeppstjänst, varå lagen äger tillämpning;

oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;

helgdag: söndag eller här i riket bruklig helgdag;

oceanfart: fart bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

nordsjöfart: annan fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

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

Ordinarie arbetstid till sjöss.

3 §.

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

4 §.

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

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

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

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

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

5 §.

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

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

6 §.

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

Arbetstiden för sjöman, som i denna paragraf avses (*kökspersonal*), skall förläggas mellan klockan 5 f. m. och klockan 8 e. m.

7 §.

Befinner sig fartyg till sjöss å resa, som under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång, och är skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i 4—6 §§ lända till efterrättelse.

8 §.

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

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

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

Ordinarie arbetstid i hamn.

9 §.

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

10 §.

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

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

att sjöman, som tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än tolv timmar och å helgdag ej till annan

skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden; samt

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

11 §.

Under fartygs uppehåll i hamn skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta ledighet från skeppstjänsten för tiden efter klockan 12 middagen å dag, då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna. Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådan ledighet påfordras allenast, såvida fartygets avgång därigenom icke fördröjes.

Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

12 §.

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

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

Säkerhetstjänst och overtidsarbete m. m.

13 §.

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

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

b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap, som, i enlighet med vad därom särskilt stadgas, varda anställda:

d) askhissning; samt

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

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

14 §.

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

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

15 §.

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

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

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

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

Till övertidsarbete för annan lastning eller lossning än sådan, som avser passagerares effekter eller post eller gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas.

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

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

16 §.

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

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

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

Övriga bestämmelser.

17 §.

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

18 §.

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

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om över-

tidsjournals innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Övertidsjournal skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning.

19 §.

Befälhavare skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt ombord å fartyget.

20 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till efter rättelse vad i 1, 6 och 7 kap. lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg finnes stadgat.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

21 §.

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 11 §, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap.

22 §.

Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 18 §, straffes med böter från och med fem till och med femhundra kronor.

23 §.

Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk övertidsjournal eller övertidsjournalen ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

Har redare gjort sig skyldig till förseelse, som nu sagts, eller visas sådan av befälhavaren begången förseelse hava skett med redarens vetskap, vare han förfallen till enahanda ansvar.

24 §.

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

25 §.

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

26 §.

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

27 §.

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

28 §.

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

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

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 4 mars
1919.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden: PETERSSON,
 SCHOTTE,
 PETRÉN,
 NILSON,
 Friherre PALMSTIERNA,
 UNDÉN,
 THORSSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och civildepartementen anförde chefen för finansdepartementet, statsrådet Thorsson, följande:

Statsrådet och chefen för civildepartementet har förut denna dag för Kungl. Maj:t anmält förslag till *lag om arbetstidens begränsning*, vilken lag skulle med angivna undantag äga tillämpning å varje rörelse, industriell eller icke, vari arbetare användes till arbete för arbetsgivares räkning, så ock å hus-, väg- eller vattenbyggnad, vattenavledning eller annat dylikt särskilt arbetsföretag, vari arbetare på sådant sätt användes. Undantagen från lagens tillämpning avsågo arbetsområden, där antingen någon reglering av arbetstiden överhuvud taget icke lämpligen kunde äga rum eller förhållandena vore så egenartade, att de påkallade särskild lagstiftning. Till sistnämnda grupp av undantag är att hänföra bestämmelsen, varigenom från lagens tillämpning undantages arbete, som

utföres av sjöfolk; och har i sagda lagförslag beträffande sådant arbete hänvisning skett till särskild lag.

I syfte att möjliggöra en lösning av frågan om arbetstidens begränsning för sjöfolk samtidigt med den större frågan om åttatimmarsdagen inom industrien, anmodade jag sistlidne höst de s. k. skeppstjänstkommitterade — vilka jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 november 1917 tillkallats för att inom finansdepartementet verkställa utredning och avgiva förslag till de bestämmelser, som kunde finnas erforderliga och lämpliga rörande fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden, särskilt rörande frågan om bemanningens tillräcklighet (bemanningsskala), ävensom beträffande tillsynen från det allmännas sida i berörda hänseenden — att snarast möjligt upptaga till behandling frågan angående bestämmelser om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg, därvid eventuellt förslag i ämnet borde föreligga å sådan tid, att detsamma skulle kunna framläggas för den nu samlade riksdagen.

Sedan de sakkunniga i anledning härav under sistlidne februari månad inkommit med förslag till *lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg* samt såväl vederbörande myndigheter avgivit gemensamt infortrat utlåtande över förslaget, som ock olika sammanslutningar av redare och sjöfolk lämnats tillfälle att yttra sig över detsamma, anhåller jag att nu få underställa denna fråga Kungl. Maj:ts prövning.

**Gällande
lagstift-
ning.**

Det torde tillåtas mig att till en början lämna en kort redogörelse för de huvudsakliga bestämmelser i svensk lagstiftning, som kunna sägas avse arbetstiden ombord.

5 a § sjölagen, som avser sjöfartssäkerheten, innehåller föreskrifter av beskaffenhet att jämväl i någon mån reglera arbetstiden till sjöss. Enligt nämnda paragraf får nämligen för resa, som under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget ej hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

I sjölagens 44 § stadgas, bl. a., att befälhavaren skall vid anordnande av det arbete, som erfordras, såvitt ske kan, taga hänsyn till envars ställning i tjänsten samt tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Vidare bestämmes i sagda lagrum, att å frivakter

samt å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må befälhavaren icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskov.

Även 78 § sjölagen innehåller bestämmelser, som i viss mån reglera arbetet ombord. Där föreskrives, att det åligger envar av besättningen att i hamn och till sjöss, ombord och i land, noggrant åtlyda förmans befallningar angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra tjänsten, *vare sig natt eller dag, helg- eller söckendag.*

I 96 § sjölagen stadgas, att därest, medan fartyg ligger i hamn, sjömans arbetstid, med undantag för arbete för fartygets säkerhet, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundrededel av hans hyra för månad.

Rörande arbetet ombord å sön- och helgdagar återfinnes ock i 96 § den bestämmelse, att, därest befälhavare i trängande fall finner nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra arbete, som icke berör fartygets säkerhet, skall han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes erhålla ersättning efter ovan angivna beräkning.

Sålunda beräknad särskild ersättning skall enligt 96 § jämväl åtnjutas av sjöman, som i hamn gör nattvakt utan motsvarande fritid om dagen.

Slutligen föreskrives i 96 §, att paragrafens stadganden icke gälla om ersättning till styrman och maskinist och icke äga tillämpning å fiskefartyg.

I sjölagens 108 § förekomma bestämmelser rörande arbete av vissa ombord anställda, vilka betecknas såsom »de å fartyget anställda personer, vilka ej höra till den egentliga besättningen». Sådana personer äro jämlikt sistnämnda paragraf skyldiga att hörsamma befälhavarens föreskrifter med avseende på ordning och skick ombord ävensom att förrätta det arbete, befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem. I samma paragraf stadgas vidare, att bestämmelserna i 96 § beträffande övertidsersättning icke å sådana personer äga tillämpning.

I detta sammanhang torde böra erinras om, att ovan anförda stadganden rörande regleringen av arbetet ombord kompletteras med vissa straff- och andra bestämmelser, åsyftande att säkerställa arbetets ostörda fortgång.

Slutligen föreskrives i 3 § av förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, att maskin-drivet fartyg icke må på långresa å utomeuropeiska farvatten, Medelhavet och Svarta havet häri ej inbegripna, hava mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i envar av tre vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång, samt att den del av maskinbesättningen, som ständigt erfordras för fartygets framdrivande å sagda farvatten, lämpare och smörjare således undantagna, icke må utan tvingande skäl fördelas på mindre än tre vakter. Härigenom bliver arbetstiden åtminstone för ifrågavarande del av maskinbesättningen åtta timmar om dygnet.

De sakkunnigas betänkande och förslag.

Efter att hava lämnat en redogörelse för ovanberörda stadganden anföra de sakkunniga — vilka tillika föranstaltat om en utredning rörande arbetstiden å svenska fartyg, till vilken utredning jag hänvisar — beträffande behovet av ytterligare lagstiftning i ämnet följande:

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

I anslutning härtill anföra de sakkunnige vidare:

Då sakkunniga nu haft att överväga i vilken grad arbetstiden ombord lämpligen borde begränsas, har klart framstått för sakkunniga önskvärdheten av att för sjömännens vidkommande med hänsyn till deras ofta hårda och påkostande arbete normalarbetsdagen kunde komma till användning. Å andra sidan resa de säregna betingelser, under vilka sjömansyrket utövas, oöverstigligen hinder för ett fullständigt genomförande av normalarbetsdagen. Sakkunniga hava emellertid sökt att i görligaste mån realisera önskemålet. Sakkunnigas förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg är därför uppgjort i så nära anslutning, som möjligt varit, till principen om åtta timmars ordinarie arbetsdag.

I detta sammanhang torde det tillåtas mig att lämna en kort översikt över det av de sakkunniga utarbetade författningsförslaget.

Enligt dess 1 § skulle lagen äga tillämpning i avseende å arbete, som det åligger person, som är mot betalning anställd å svenskt fartyg, att utföra på grund av hans anställning ombord, evad arbetet utföres ombord eller icke. Sådant arbete benämna de sakkunniga skeppstjänst.

Från lagens tillämpning undantages dock dels skeppstjänst, som utföres av befälhavare eller telegrafist eller person, som är anställd utslutande för tillredning eller servering av passagerares kost eller för deras upppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med sådant arbete äger samband, dels ock all skeppstjänst å vissa fartyg, nämligen kronan tillhöriga fartyg, om vilka Konungen icke annorlunda förordnat, fiske-, fångst-, isbrytar- och bärgningsfartyg, då de såsom sådana användas, lustfartyg samt segelfartyg i viss inskränktare fart.

Frånsett överhuvudtaget lokaltrafikfartyg, skilja de sakkunniga mellan skeppstjänst då fartyg ligger *i hamn*, skeppstjänst då fartyg är *till sjöss*, samt skeppstjänst då fartyg *avgår från eller ankommer till hamn*.

I förslagets 3 § har den ordinarie arbetstiden i hamn för sjöman, som ej är anställd för tillredning eller servering av kosten eller för upppassning i övrigt eller för den rengöring och diskning, som med dylikt arbete äger samband, bestämts till åtta och en halv timmar å söckendag. Kökspersonalens ordinarie arbetstid i hamn har föreslagits till tolv timmar å söckendag.

Sön- och helgdagar skall enligt de sakkunnigas förslag, liksom nu är fallet, under vanliga förhållanden icke förekomma annat arbete än det nödvändigaste, såsom den rengöring av befälhavarens och besättningens bostäder, som av hygieniska och trevnadshänsyn kan vara författningsenligt föreskriven, ävensom kostens tillredning och servering m. m.

Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i hamn tjugufyra timmar, äger befälhavaren anordna skeppstjänsten såsom å fartyg till sjöss.

Den ordinarie arbetstiden i hamn skall infalla för kökspersonalen mellan klockan fem förmiddagen och klockan sju eftermiddagen och för den övriga besättningen mellan klockan sex förmiddagen och klockan sex eftermiddagen; dock må, efter överenskommelse mellan befälhavare och besättning, arbetstiden förläggas även till annan tid av dygnet.

Vidare hava de sakkunniga föreslagit en bestämmelse av innehåll, att sjöman under fartygs uppehåll i hamn skall, för att få tillfälle att under affärs- eller expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta ledighet efter klockan tolv middagen. Överstiger icke fartygs oavbrutna

uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådan ledighet åtnjutas allenast i det fall, att icke fartygets avgång därigenom fördröjes.

Den ordinarie arbetstiden å fartyg, som är till sjöss, har i 4 § satts till högst tjugufyra timmar under två omedelbart på varandra följande dygn för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter. Undantag från denna huvudregel utgöra dels befälskategorierna samt smörjare och lämpare, för vilka föreslagits allenast sexton timmars ordinarie arbetstid under två dygn, när antalet inom de olika besättningskategorierna medger genomförande av trevaktssystem, dels ock eldarna å fartyg av viss maskinstyrka eller i viss fart, för vilka likaledes ifrågasatts en ordinarie arbetstid av sexton timmar under två dygn.

För icke vaktindelad manskap (dagmän) skall den ordinarie arbetstiden utgöra nio timmar å söckendag.

Kökspersonalen skall å söckendag hava samma ordinarie arbetstid som i hamn, tolv timmar.

Vad angår sön- och helgdagar, har i regeln förbjudits annat arbete än det allra nödvändigaste, d. v. s. det arbete, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering och navigering samt rengöring av befälhavarens och besättningens bostäder, ävensom, för kökspersonalens vidkommande, tillredning och servering av kosten m. m.

I den mån en sådan begränsning kan genomföras, hava de sakkunniga ock föreslagit, att den ordinarie arbetstiden till sjöss skall infalla under viss tid av dygnet, nämligen för dagmännen utom kökspersonalen mellan klockan sex förmiddagen och klockan sex eftermiddagen samt för kökspersonalen, om dess arbete ej är uppdelat i vakter, mellan klockan fem förmiddagen och klockan åtta eftermiddagen.

5 § åsyftar att reglera arbetstiden vid fartygs avgång från eller ankomst till hamn. Här fastställs för det dygn, då fartyg avgår från eller ankommer till hamn; jämte det omedelbart föregående eller påföljande samma ordinarie arbetstid som till sjöss, dock att även dagman vid dessa tillfällen kan få en arbetstid av tjugufyra timmar. Den skeppstjänst, varom i 5 § sägs, kan åläggas besättningen å vilken tid av dygnet som helst, å helgdag liksom å söckendag, samt utan inskränkning beträffande arbetets art.

I 4 § 2 mom. b) lämnas bestämmelser rörande den ordinarie arbetstiden å lokaltrafiksfartyg, vartill de sakkunniga även hänföra bogserångfartyg, som ej utföra långfärdsbogsering. Sagda arbetstid begränsas ej i vidare mån, än att den ej må överskrida tjugufyra timmar under två omedelbart på varandra följande dygn och för sjöman, ej tillhörande kökspersonalen, sextiotre timmar i veckan, antingen arbetet utföres, medan

fartyget är till sjöss, eller medan det ligger i hamn. Något förbud mot helgdagsarbete ifrågasättes ej beträffande dessa fartyg.

Utöver den ordinarie arbetstiden — dock ej vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn — eller å annan tid av dygnet, än den förstnämnda i regeln skulle infalla, hava de sakkunniga tänkt sig övertidsarbete böra i viss utsträckning medgivas. Bestämmelserna rörande övertidsarbete återfinnas i 6 § av de sakkunnigas förslag.

Enligt dessa bestämmelser må sjöman icke användas till övertidsarbete mera än tillsammans aderton timmar i veckan.

Beträffande lokaltrafiksfartygen stadgas ock den begränsning av övertidsarbetet, att tiden härför och för den ordinarie arbetstiden sammanlagt må under två omedelbart på varandra följande dygn uppgå till högst trettio timmar.

Å andra fartyg begränsas enligt de sakkunnigas förslag övertidsarbetet till sjöss till sex timmar under två omedelbart på varandra följande dygn samt i hamn till sex timmar å söckendag och å helgdag sålunda, att hela den tid, varunder sjöman användes till skeppstjänst, må uppgå till högst åtta och en halv timmar. Dessutom bestämmes, att sjöman ej må användas till övertidsarbete, som utgöres av lastning eller lossning å helgdag eller oftare än varannan dag, där fartygets avgång icke därigenom onödigtvis fördröjes.

I förslagets 7 § stadgas om ersättning för övertidsarbete efter viss beräkningsgrund. För övertidsarbete å helgdag föreslås dubbelt större ersättning än för sådant arbete å söckendag. Har sjöman använts till övertidsarbete, bestående av lastning eller lossning, två eller flera dagar å rad, skall för andra dagen och de följande dagar, arbetet må hava pågått, för detsamma utgå ersättning såsom för övertidsarbete å helgdag, ändock att arbetet utförts å söckendag.

Övertidsersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle, övertidsarbete utföres.

Emellertid förekommer inom skeppstjänsten arbete, som måste utföras när som helst och under, teoretiskt sett, obegränsad tid.

Såsom sådant arbete angiva de sakkunniga i förslagets 8 § skeppstjänst, som är nödvändig för fartygets säkerhet, skeppstjänst, som erfordras för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen stadgas, skeppstjänst, avseende sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap, som, i enlighet med vad därom särskilt stadgas, varda anställda, samt askhissning.

Dylik skeppstjänst skulle ej vara begränsad till viss tid och för densamma skulle ej heller utgå särskild ersättning.

Sakkunniga hava i 9 § infört bestämmelse om att avtal, som ingås i strid mot den föreslagna lagen, skall vara utan verkan.

I 10 § föreskrives, att befälhavaren skall göra anteckning om övertidsarbete i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär, som fastställles av fartygsinspektionens chefsmyndighet. Därjämte innehåller paragrafen föreskrifter om avslutad övertidsjournals förvaring och om rätt för vederbörande att taga kännedom om journals innehåll.

11 § stadgar skyldighet för befälhavaren att tillse, att ett exemplar av lagen finnes tillgängligt ombord å fartyget.

I övrigt innehåller förslaget föreskrifter rörande tillsyn å författningens efterlevnad och ansvar för överträdelse av bestämmelserna i densamma ävensom rörande domstol m. m.

Över förslaget avgivna yttranden.

Över sakkunnigas förslag hava kommerskollegium och socialstyrelsen avgivit infortrat gemensamt utlåtande, vid vilket finnes fogat dels protokoll vid sammanträde av sociala rådets sektion för arbetarskydd och arbetarfrågor i allmänhet den 18 och den 20 februari innevarande år för behandling av ifrågavarande ärende dels ock ett till kommerskollegium inkommet yttrande i ämnet av Stockholms rederiaktiebolag Svea.

Därjämte har tillfälle beretts Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Kanalflottans rederiförening, Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Ångfartygsbefälhavarsällskapet i Stockholm, Stockholms bogserbåtsbefälhavarsällskap, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjömansunionen och Svenska eldarunionen att i ärendet avgiva yttrande; och hava sådana yttranden inkommit från dessa sammanslutningar, med undantag av sjömans- och eldarunionerna, bogserbåtsbefälhavaresällskapet samt Sveriges redareförening och Kanalflottans rederiförening, vilka båda sistnämnda emellertid anmält, att yttranden från dem vore att förvänta. Det av Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening avgivna utlåtandet har dessutom undertecknats av en del enskilda rederiföretag. Slutligen har Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag samt Nautiska föreningen i Göteborg tillställt mig uttalanden i ämnet.

Ur dessa yttranden torde då vara lämpligt att till en början återgiva vissa uttalanden rörande en del spörsmål av mera allmän art, vilka sammanhänga med förevarande ärende.

Kommerskollegium och socialstyrelsen.

Kommerskollegium och socialstyrelsen erinra till en början, att den tid, som stått dem till buds för yttrandets avgivande varit knappt tillmätt, att ämbetsverken därför icke kunnat ägna ärendet den ingående behand-

ling, som dess vikt otvivelaktigt krävde, samt att ämbetsverken ej heller kunnat sätta sig i förbindelse med de olika intressenter, vilka närmast berördes av frågan och vilkas mening det skulle varit värdefullt att inhämta för åstadkommande av en mera allsidig utredning. Härefter anföra ämbetsverken vidare:

De sjöfolket berörande förhållanden, vilka skeppstjänstkommitterade jämlikt sitt uppdrag hava att behandla, nämligen fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden, stå i så intimt samband med varandra, att en sådan avdelning därav, som det nu framlagda förslaget innefattar, icke gärna kan utbrytas och behandlas för sig, utan att enhetligheten därav blir lidande. Särskilt äro frågorna om arbetstidens begränsning och om bemanningens tillräcklighet (s. k. bemanningsskala) i hög grad beroende av varandra. En minskning av arbetstiden medför i många fall ökat besättningsantal, och härav följer i sin tur behov av en ofta med avsevärda kostnader förbunden ökning av bostadsutrymmet för besättningen, vadan jämväl bostadsfrågan står med de nyssnämnda spörsmålen i ett innerligt samband. Det skulle utan tvivel vara fördelaktigare för dessa olika problems lyckliga lösning, om de bleve upptagna till behandling i ett sammanhang.

En annan omständighet, som är av största betydelse för bedömandet av ifrågavarande lagförslag, äro de internationella förhållandena i förevarande avseende. Av den utredning, som härutinnan förebragts i kommittébetänkandet, framgår, att världens förnämsta sjöfartssidkande nationer sakna, som kommitterade också framhållit, en mera genomförd lagstiftning på området, och i intet av dessa länder har arbetstiden å fartyg författningsenligt begränsats i den utsträckning, som avses i skeppstjänstkommitterades förslag. I Norge har emellertid frågan framskridit så långt, att där föreligger ett förslag till lag om arbetstiden å norska fartyg, vilket förslag för närvarande är beroende på stortingets prövning. Detta norska förslag innehåller dock i viktiga avseenden icke så långt gående begränsningar av arbetstiden som kommitterades förslag.

Betydelsen av en enhetlig internationell reglering på det socialpolitiska området, vartill även förevarande spörsmål torde få räknas, har framhållits av socialstyrelsen i underdånigt utlåtande till Eders Kungl. Maj:t (i Civildepartementet) av den 11 februari 1919 över en utav svenska sektionen av internationella föreningen för lagstadgat arbetarskydd gjord underdånig framställning om åtgärder för enhetlig internationell lagstiftning på det sociala området. Styrelsen anförde därvid bland annat följande, till vilket jämväl kommerskollegium ansluter sig.

Det vore otvivelaktigt, att den tveksamhet eller det direkta motstånd, som yppades mot sociala utvecklingstendenser och reformförslag, i många fall väsentligen förestavats av farhågor för de menliga återverkningar på landets ekonomiska liv, som av dem skulle framkallas, därest de genomfördes utan samband med likartade åtgärder av enahanda ekonomisk innebörd inom länder, med vilka vårt näringsliv stode i konkurrensförhållande. Styrelsen ville i sådant avseende särskilt erinra om den planerade lagstiftningen om genomförande av 48 timmars arbetsvecka. Då den genomsnittliga arbetstiden inom industrien för närvarande torde vara omkring 55 timmar i veckan, skulle denna lagstiftning komma

att medföra en inskränkning av arbetstiden med omkring 13 %. Då härvid torde förutsättas, att arbetsinkomsten för arbetarna icke skulle minskas, skulle lagstiftningens genomförande, även om man möjligen finge räkna med stegrad arbetsintensitet och vissa andra för produktionen gynnsamma verkningar av reformen, otvivelaktigt medföra ökning av produktionskostnaderna och stegring av produkternas pris. I den man icke genom likartad lagstiftning enahanda belastning pavilade produktionen inom de länder, med vilka vårt land stode i handelsutbyte, kunde vårt näringsliv härigenom komma i försämrad ställning gent emot utlandets till skada för landet och dess inbyggare. Motsvarande förhållanden framträdde jämväl i fråga om en skärpt social lagstiftning inom sjöfartens område. Även här framträdde starka krav på kortare arbetstid, ökad bemanning, förbättrade bostäder och utspisning o. s. v. Eventuella lagstiftningsåtgärder i sådant syfte kunde emellertid icke undgå att oproportionerligt belasta de svenska företagen på området, för den händelse icke beträffande de inom sjöfartens område ledande ländernas handelsflottor likartade skärpta krav gjordes gällande. Följden kunde då bliva, att vår egen rederinäringens konkurrenskraft minskades och att det svenska tonnage tliksom det svenska sjöfolket hänvisades till att övergå i utländsk drift.

Vad socialstyrelsen sålunda anfört framhäver tydligt de olägenheter, som ett ensidigt genomförande för Sveriges del av en begränsning i arbetstiden å fartyg skulle kunna medföra. Särskilt är det angeläget, att i denna fråga vederbörlig hänsyn toges till gällande bestämmelser och lagstiftningsarbeten i de övriga nordiska länderna. Önskvärdheten av en internationell samverkan på detta område har även berörts vid omförmälda sektionens av sociala rådet sammanträde den 18 februari 1919.

Emellertid finnas åtskilliga omständigheter, som tala för att den principiella frågan om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg icke bör uppskjutas i avvaktan vare sig på genomförandet av en internationell eller interskandinavisk lagstiftning på området eller på undanröjandet av övriga här ovan antydda hinder.

Ämbetsverken erkänna obetingat det rättmätiga i strävandena att åt sjöfolket snarast möjligt vinna förbättrade arbets- och levnadsförhållanden. Såsom ett viktigt led i dessa strävanden ingår fordran på förkortning av den synnerligt långa arbetstid, som ofta utkräves av sjöfolket. De allmänna, i 44 § sjölagen intagna bestämmelserna angående befälhavarens behandling av sina underordnade i förevarande avseende torde ej längre få anses tillräckliga för tillvaratagande av sjöfolkets berättigade anspråk på vila från arbetet för återhämtande av fysiska krafter samt för beredande av möjlighet att ägna sig åt utbildning, förströelser eller andra privata angelägenheter. I den mån begränsad arbetstid tillförsäkras andra kroppsarbetare, kräver rättvisan, att dylik begränsning tillgodokommer även sjöfolket, så långt sig göra låter. Härvid bör icke förbises, att i följd av de säregna förhållanden, under vilka sjömansyrket bedrives, sjömän, isynnerhet då de äro till sjöss, icke hava tillfälle att i samma utsträckning som andra draga nytta av sin ledighet, och just med hänsyn till dessa säregna förhållanden måste frågan om arbetstiden å fartyg bedömas ur delvis andra synpunkter än dem, som galla beträffande de flesta andra verksamhetsgrenar.

Vid granskningen av det föreliggande lagförslaget hava vidare ämbetsverken funnit, att detsamma, rörande arbetstiden å fartyg till sjöss och såvitt angår den

större sjöfarten, i stort sett icke innebär några väsentligare ändringar i de nu såväl hos oss som utomlands bestående förhållandena.

Däremot är det ofrånkomligt, att den föreslagna begränsningen av arbetstiden i hamn i beaktansvärd omfattning avviker från vad nu både i Sverige och utomlands för nyss åsyftade sjöfart tillämpas, lika-som den mindre sjöfarten, om den också icke direkt påverkas av de internationella förhållandena, kommer att genom den föreslagna lagstiftningen drabbas av hinder, vilkas verkningar, om de än icke för närvarande låta sig till fullo överskadas, kunna befaras vara nog så vittgående till rederinäringens nackdel. Att märka är, att detta slags sjöfart till stor del bedrivs direkt av industriföretagen själva, vanligen med uppgift att tillföra företaget dess behov av råvaror. I den mån detta slags sjöfart icke bereddades möjlighet till en undantagsställning, skulle allvarliga hinder för dessa industriens uppehållande av driften omedelbart inställa sig. Detta torde gälla i främsta rummet träindustrien, men även i viss utsträckning järnindustrien.

Nu senast antydda svårigheter böra dock ej utgöra hinder för att en lagstiftning om begränsad arbetstid på svenska fartyg kommer till stånd omedelbart i anslutning till motsvarande lagstiftning för industriens vidkommande, om blott sådana garantier därmed förbindas, att den nya lagen må träda i kraft först å tid, som Eders Kungl. Maj:it med hänsyn till nyss angivna och eventuellt andra hinder kan finna skäligt bestämma, samt att, i den mån lagen trätt i kraft, utväg är beredd till medgivande av dispens från densamma dels under vissa övergångstider dels ock eljest i trängande fall. Vidare synes härvid den blivande svenska lagen i vissa viktigare punkter böra bringas i närmare överensstämmelse med och åtminstone tillsvidare icke gå längre än det nu föreliggande motsvarande norska förslaget.

Vad då beträffar det närmare innehållet av en dylik lagstiftning, hava rörande det framlagda kommittéförslagets uppställning och formella avfattning i övrigt erinringar gjorts av innebörd huvudsakligen att bestämmelserna vore, särskilt vid jämförelse med det motsvarande norska förslaget, alltför invecklade för att utan ett grundligare studium kunna fullt förstås, särskilt av dem, som äro av desamma mest intresserade, nämligen sjöfolkets olika kategorier. Ämbetsverken vilja ingalunda förneka riktigheten och vikten av dessa erinringar, på samma gång som enligt ämbetsverkens mening förslagets avfattning på vissa punkter skulle i tillämpningen kunna giva anledning till stridiga tolkningar. Det bör dock erkännas, att här möter ett skäligen svårarbetat fält, då det gäller att enligt vanliga fordringar på svensk lagstil och klarhet jämte precision i avfattningen giva uttryck för de skiftande företeelser, som komma till synes i fråga om sjöfolkets arbete och varmed det industriella arbetet icke är i detta avseende jämförligt. Den knappa tiden för ämbetsverkens behandling av ärendet har emellertid ej gjort det möjligt för ämbetsverken att lämna något egentligt bidrag till den överarbetning av förslaget i formellt hänseende och särskilt för att göra det lättfattligare, som lär vara erforderlig, innan förslaget erhåller egenskap av utfärdad lag.

Vidkommande övergångsstadganden och föreskrifter om dispenser vilja med stöd av vad ovan härom av ämbetsverken uttalats, och då dispenser helst böra meddelas av samma myndighet som i fråga om dispenser från den eller de lagar, som må komma att reglera begränsning av arbetstiden i allmänhet, nämligen ar-

betsrådet, ämbetsverken föreslå, att en blivande lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg avslutas med bestämmelser motsvarande 3 och 16 §§ ävensom övergångsbestämmelserna i förslaget till lag om begränsning av arbetstiden.

Uti de i övrigt avgivna yttrandena framhålles liksom i ämbetsverkens utlåtande den knappa tid, som stått till buds för granskningen av de sakkunnigas förslag, varjämte i en del yttranden erinringar mot den enligt vederbörandes åsikt bristfälliga utredningen i ärendet framställas.

Sveriges allmänna sjöfartsförening.

Styrelsens för Sveriges allmänna sjöfartsförening yttrande sammanfaller i sak med väsentliga delar av ämbetsverkens ovan återgivna uttalanden. Styrelsen giver vidare uttryck åt det bestämda önskemålet, att den lagstiftning i ämnet, som kan av statsmakterna komma att beslutas, måtte i ärendets nuvarande, icke tillräckligt utredda skick givas allenast provisorisk karaktär och antagas på viss kortare tid, på det att tillfälle måtte beredas att efter denna tids utgång upptaga detsamma till förnyad omprövning.

Sveriges fartygsbefälsförening.

Sveriges fartygsbefälsförening anför i huvudsak följande: Bäst och lyckligast hade utan tvivel varit, att regleringen av arbetstiden ombord å fartyg, liksom överhuvud all lagstiftning för ett yrke av så mellanfolklig beskaffenhet som sjöfarten, kunnat ske genom samarbete och i överensstämmelse med andra sjöfarande nationer och särskilt med våra nordiska grannländer, men dels torde, oaktat frågan om internationell arbetslagstiftning stode på dagordningen, en avsevärt lång tid erfordras för att få en sådan av fullt internationell omfattning till stånd, dels hade ju för ett nordiskt samarbete hinder förelegat i det faktum, att Norge redan antagit en bemanningslag och utarbetat ett förslag till reglering av arbetstiden, som föreläge till prövning. Då därtill komme, att inga internationella bestämmelser torde kunna inpassas på en mycket betydande och alldeles egenartad del av vår sjöfart, nämligen kust- och insjöfarten, inom vilken, såsom föreningens erfarenhet nogsam påvisat, behovet av en mera begränsad arbetstid mest kännbart gjort sig gällande, hade föreningen icke kunnat tillmäta någon avgörande betydelse åt de betänkligheter mot en enbart svensk lagstiftning på detta område, som från vissa håll framställts och även bland de sakkunniga i reservationsform kommit till uttryck. Föreningen, som med tillfredsställelse kunde konstatera, att den granskning av förslaget, som medhunnits, givit vid handen, att inga anledningar förefunnes till några erinringar av principiell eller mera djupgående betydelse, hade därför intet att invända mot att förslaget förelades riksdagen till omedelbar prövning.

I det yttrande, som styrelsen för ångfartygsbefälhavarsällskapet i Stockholm avgivit i ärendet, uttalar styrelsen den uppfattningen, att tiden icke är lämplig för en definitiv lagstiftning rörande arbetsförhållandena å enbart svenska fartyg, och säger sig finna ett stöd för denna uppfattning, bl. a., i den omständigheten att en av programpunkterna för de nu pågående kongressförhandlingarna i Paris vore åstadkommandet av en internationell arbetslagstiftning, vilken givetvis även skulle komma att omfatta sjömansyrket. Med lagstiftning rörande vårt sjöfolks arbetsförhållanden ombord borde helst anstå, till dess en sådan av internationell omfattning, i samförstånd med de på sjöfartens område ledande nationerna, kunde åstadkommas.

Styrelsen förklarar vidare, att därest den mera vittgående hänsyn, åt vilken sålunda givits uttryck, icke får göra sig gällande, styrelsen ville uttala sig för en för de nordiska länderna gemensam lagstiftning på detta område. Såsom skäl härför anför styrelsen dels att vid avfattningen av internationella arbetslagar mera hänsyn komme att tagas till redan gällande bestämmelser, som vore gemensamma för flera länder med så stor sjöfart som de här ifrågavarande, än till sådana, som endast avsåge varje land för sig, dels att en sådan gemenskap beredde lättnad för redarna att erhålla fulltalig och god bemanning samt för manskapet att få anställning. Intill dess att en sådan gemenskap kunde åstadkommas, torde endast — om så ansåges behöfligt — föreskrifter av provisorisk art böra utfärdas, helst på administrativ väg.

Att behov av en begränsning av arbetstiden å svenska fartyg verkligen föreligger, har synts Svenska maskinbefälsförbundet uppenbart och framgår, enligt förbundets mening, också av den utav de sakkunniga verkställda utredningen i frågan.

Stockholms rederiaktiebolag Svea hemställer, att därest förslaget, mer eller mindre förändrat, skulle föreläggas innevarande års riksdag, det måtte givas giltighet endast till och med utgången av år 1920 för att under tiden yttranden från de större svenska rederierna måtte kunna inhämtas och tagas i beaktande, innan lagen slutligt fastställdes.

Den utredning angående arbetstiden å svenska fartyg, som av de sakkunnige verkställts, jämte tidigare undersökningar om arbetsförhållandena inom sjömansyrket i Sverige visa tillfyllest, att sjöfolket i ej mindre grad än arbetarna inom industri, hantverk och andra näringar ha berättigade anspråk på lagstiftningens stöd för vinnande av skäliga arbetsvillkor. Vid genomförandet av en lagstadgad maximalarbetsdag för

**Departements-
chefen.**
Inledning.

*Ångfartygs-
befälhavar-
sällskapet i
Stockholm.*

*Svenska ma-
skinbefäls-
förbundet.*

*Stockholms
Rederiaktie-
bolag Svea.*

desss sistnämnda grupper kräver rättvisan — häruti instämmer jag helt med de i ärendet hörda ämbetsverken — att dylik begränsning av arbetstiden tillgodokommer även sjöfolket så långt sig för närvarande göra låter. Väl är det sant, att i följd av de säregna förhållanden, varunder sjömansyrket bedrives, frågan om arbetstiden å fartyg måste bedömas ur delvis andra synpunkter än dem, som gälla beträffande de flesta andra verksamhetsgrenar. Dock bör även märkas, att sjöfolkets arbetstid i allmänhet är väsentligt längre än andra arbetares och under vissa tider synnerligen ansträngande, vartill kommer tvånget för sjömännen att leva och bo ombord å fartyget, avstängda stundom för hela den tid, anställningen varar, från familjeliv och andra möjligheter att efter slutat arbete känna sig som fria människor och medborgare. En förkortning av arbetstiden är givetvis ej ensamt tillräcklig såsom medel för vinnande av tillfredsställande arbets- och levnadsförhållanden för sjöfolket. Semesterfrågans lösning, en modern bemanningslagstiftning, bestämmelser rörande förbättrade bostäder och utspisning höra till de krav, som skyndsammast böra tillgodoses, och de sakkunnige ha även i uppdrag att härutinnan utarbета förslag. Det synes mig dock angeläget, att en lagstiftning om arbetstiden genomföres utan avvaktan på ett slutförande av dessa övriga utredningar. Enligt vad jag inhämtat ha för övrigt de sakkunniga vid utarbetande av sitt förslag om arbetstiden tagit vederbörlig hänsyn till de av dem uppgjorda, ehuru ej ännu definitivt behandlade förslag till lagstiftning rörande bemanningen och bostäder ombord. Socialstyrelsen och Kommerskollegium ha även i sitt yttrande, med betonande av det önskvärda uti att särskilt bemanningsfrågan kunnat samtidigt upptagas till lösning, uttalat såsom sin uppfattning, att en lagstiftning om begränsad arbetstid å fartyg bör komma till stånd redan nu i anslutning till motsvarande lagstiftning för industriens vidkommande.

*Sjöfarts-
säkerhets-
kommitténs
synpunkter i
avseende å
arbetstiden.*

Såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen, finnas redan i nu gällande författningar vissa föreskrifter, avseende sjömännens arbetstid, tillkomna i sammanhang med den lagstiftning angående tryggande av sjöfartssäkerheten, som genomfördes 1914. Den ledande synpunkten då var givetvis hänsynen till säkerheten å fartygen. I det kommittébetänkande, som låg till grund för denna lagstiftning, framhölls, att kommittén genom bestämmelser om arbets- och vilotider avsett att inverka på besättningens tillräcklighet särskilt i avseende å dess fulla arbetsduglighet. Det allmänna stadgande, som funnes i 44 § sjölagen, kompletterat med den särskilda bestämmelsen om besättningens frihet från arbete i vanliga fall å sön- och helgdagar, kunde enligt kommitténs

mening icke anses tillfyllestgörande. Särskilt med hänsyn till den inskränkta farten, inom vilken vaktindelning ej vore genomförd och näppligen heller vore såsom regel erforderlig, funne kommittén en allmän föreskrift angående skyldighet för befälhavaren att tillse, det besättningen beredd tillfälle till nödig sömn och vila, så mycket hellre erforderlig, som berättigade anmärkningar gent emot förhållandena i detta hänseende å en del av fartygen i sådan fart tid efter annan gjort sig hörda. I överensstämmelse härmed hade kommittén för de fartyg, å vilka tjänstgöringen utfördes i vakter, föreslagit bestämmelse därom, att å frivakter arbete, som kunde tåla uppskov, icke finge åläggas besättningen. Men kommittén hade funnit sig böra gå längre än till förslaget om allmänna bestämmelser, den hade tillika ansett nödigt att angiva vissa grunder för bedömande av vad som med skälig arbetstid under normala förhållanden borde avses. Förslag härom hade intagits i 96 § sjölagen. Detta förslag gällde emellertid icke införandet av någon som helst inskränkning i befälhavarens rätt att, under besättningsens vid ansvar bundna lydnessplikt och egen ansvarighet för åtgärdens behörighet, under *alla* förhållanden och vid varje tid ålägga besättningen att förrätta det arbete, som befälhavaren funne tjänsten kräva. Även utan en sådan inskränkning i befälhavarens befälsrätt måste dock enligt kommitténs mening givna bestämmelser om övertidsarbete och härför medgiven ersättning under vanliga förhållanden gälla som norm och därmed inverka på bedömandet i det särskilda fallet av bemanningens tillräcklighet. På grund av befälets ställning i tjänsten och med hänsyn särskilt till den skyldighet, som åläge styrman och maskinist att var inom sitt område närmast övervaka övertidsarbetets utförande, hade kommittén ansett ovannämnda bestämmelser ej böra gälla för dessa.

Efter det sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till lagstiftning blivit av statsmakterna genomfört, ha omfattande undersökningar rörande sjöfolkets arbetsförhållanden avslutats. Sålunda har Socialstyrelsen utgivit en på ett synnerligen vidlyftigt material vilande socialstatistisk publikation om sjömansyrket i Sverige, varav den andra delen, avseende sjöfolkets individuella förhållanden, nyligen (i slutet av 1918) utkommit. Vidare ha de sakkunniga, såsom tidigare antytts, medelst frågeformulär låtit införskaffa nyare uppgifter, därigenom kompletterande den bild av arbetsförhållandena å fartyg, som Socialstyrelsens undersökningar kunnat giva. Jag torde här få meddela några uppgifter från dessa undersökningsresultat.

Beträffande arbetstiden *till sjöss* gäller för däcksmanskapet, att densamma i regel är 12 timmar, i överensstämmelse med det brukliga

Undersökningar angående arbetstiden å fartyg.

skiftsystemet. Enligt Socialstyrelsens utredning hade å ångfartygen 82,9 % av denna kategori 12 timmars arbetstid, 3,8 % längre arbetstid och 13,3 % kortare arbetstid; å segelfartygen gällde 12-timmarsdagen för 93,4 %, medan 6 % av däcksmanskapet hade längre arbetstid. Även de sakkunnigas sammanställning angiver 12 timmar såsom den vanligaste arbetstiden för däcksmanskapet. Dock stiger tiden å fartyg i inre fart till över 13 timmar och utgör å passagerarfartyg i kanalfart ej mindre än 17,62 timmar i medeltal. För maskinmanskapet redovisar Socialstyrelsen 12 timmars arbete till sjöss för 56 % av det undersökta antalet hithörande sjömän, medan 20,5 % hade 9 timmar och därunder, 15 % mellan 9 och 10 timmar. Enligt de sakkunnigas tabeller utgjorde å fartyg i oceanfart arbetstiden för maskinmanskapet i allmänhet 8 timmar, i annan fart i allmänhet 12 timmar eller något däröver. Kökspersonalen hade enligt Socialstyrelsens uppgifter i regel (93,1 % av personalen) mer än 12 timmar å ångfartygen; mer än två tredjedelar hade 15 timmars arbetsdag och däröver. För segelfartygens kökspersonal var tiden något kortare, för flertalet 12 timmar, men för 38,4 % dock längre. Att märka är emellertid, att arbetstiden för hithörande personal, såsom av styrelsen påpekas, ej är effektiv, i det att tjänstgöringen allsomsomoftast avbrytes av längre eller kortare ledighetsstunder. De sakkunnigas siffror visa för kökspersonalen 14 och 15 timmar såsom den vanligaste arbetstiden, men också exempel på betydligt längre tid.

Beträffande arbetstiden i hamn framgår av Socialstyrelsens uppgifter, att den utgjorde i regel 10 timmar för såväl maskinmanskap som däcksmanskap (97,1 % å ångfartyg och 95 % å segelfartyg). Samma resultat giver de sakkunnigas sammanställning. För kökspersonalen är en arbetstid av 12 till 14 timmar den vanliga. Dock hade enligt Socialstyrelsens undersökning mer än hälften av denna personal å ångfartygen en daglig arbetstid av 15 timmar och däröver. För fartyg i inre fart uppgives av de sakkunniga till och med *en arbetstid av 18 timmar* såsom den i allmänhet rådande, så långt undersökningsmaterialet sträcker sig.

Särskilt ansträngande för sjöfolket är den långa sammanhängande arbetstiden, då fartyg anlända till eller avgå från hamn. Socialstyrelsens översikt visar en oavbruten arbetsperiod före första frivakten å ångfartyg vid avgång från hamn av mer än 16 timmar för 27,6 % av däcksmanskapet, mellan 12 och 16 timmar för 23,2 %. För maskinmanskapet äro motsvarande procenttal 9,4 och 24,2. De sakkunniga meddela från sin undersökning en maximisiffra av 20 timmar för däcksmanskap och 17 timmar för maskinmanskap.

Det framgår ock av de verkställda utredningarna, att styrmännens och maskinisternas arbetstid, såsom naturligt är, i allmänhet icke understiger den för däck-, respektive maskinmanskapet gällande arbetstiden.

I de frågeformulär, som utsänts av såväl Socialstyrelsen som de sakkunnige, har beretts plats för angivande av särskilda önskemål från de tillfrågades sida angående, bl. a., arbetstiden.

*Önskemål
angående
arbetstiden
från sjöfol-
kets sida.*

Från Socialstyrelsens utdrag och sammanställning av sålunda framställda önskemål må anföras, att det från sjöfolkets sida allmänt kräves, att den effektiva arbetstiden både till sjöss och i hamn reduceras till 8 timmar. I hamn önskas en arbetstid från kl. 7 f. m. till kl. 5 e. m. med 2 timmars raster samt lördagseftermiddagen fri. Till sjöss anses arbetet böra anordnas så, att 4 timmars vakt omväxlar med 8 timmars frivakt, åtminstone på båtar, som gå utom Engelska kanalen. Vidare kräves varje sön- och helgdag fri, eller, då sådan inträffar å sjön, motsvarande fritid i hamn. Vad särskilt kökspersonalen beträffar, påyrkas en mera rimlig arbetstid (t. ex. från 6 f. m. till 6 eller senast 7 e. m.) samt någon ledighet å söndag eller annan veckodag i hamn. I samband med kravet på arbetstidens förkortning till sjöss framställes önskemål om införande av trevaktssystemet, särskilt från styrmännens och maskinpersonalens sida. Under fartygets förankring eller uppehåll i hamn kräves avskaffande av »allemansvakten» om nätter och söndagar samt i stället tillsättande av *en* vaktman, som antingen tages av besättningen och i så fall beredes ledighet hela påföljande dag eller ock tages utom besättningen från land. Den mer än eljest långa arbetstiden i samband med fartygets inlöpande i och utlöpande ur hamn har framkallat många anmärkningar ock klagomål. Slutligen har såsom en stor olägenhet framhållits bristen på tydliga bestämmelser angående den ordinarie arbetstidens längd såväl till sjöss som i hamn. Tvistigheter mellan befäl och manskap angående vad som skall räknas till det ordinarie arbetet och till övertidsarbete synas överallt förekomma. Besättningen anser sig, såsom en av de tillfrågade uttryckt sig, aldrig kunna efter slutat arbete säga: »den här timmen är min». Bestämd lagstadgad arbetstid önskas därför rätt allmänt både av befäl och manskap.

De sakkunnigas rundfråga giver i det stora hela samma resultat i fråga om gängse önskemål. Kravet på lagstadgad arbetstid såväl i hamn som till sjöss är allmänt både från befälets och manskapets sida. Härvid ha som motiv särskilt framhållits dels det hårda och ansträngande arbetet, dels en del förhållanden, som äro säregna för sjömansyrket med dess oupphörligen återkommande arbete under såväl

söcken- som sön- och helgdagar samt även nattetid. Bland mera detaljerade önskemål i fråga om arbetet i hamn kunna anföras: 8 timmars arbetsdag, lördagseftermiddagen (eller eventuellt annan halv arbetsdag) fri för besök i land, längre fritid i hemhamnen för besök hos anhöriga och vårdande av egna angelägenheter samt arbetstidens fastställande i överensstämmelse med rådande platsbruk. Beträffande arbetstiden till sjöss finner man bl. a. en mycket utbredd önskan om generellt införande av trevaktssystem med 8 timmars effektiv arbetstid per dygn. Detta önskemål uppställs särskilt av maskinbefäl och manskap samt i mindre utsträckning av däcksbefäl. Endast i undantagsfall har däcksmanskapet givit uttryck för önskemål om vakttjänstgöringens ordnande i denna riktning, varemot samtliga besättningskategorier uttala sig för avskaffande av allt arbete å frivakt. Från alla håll, särskilt från styrmän och däcksmanskap, klagas över den långa, oavbrutna arbetstiden under de dygn, då fartyg ankomma till eller avgå från hamn. Sålunda anføres av en ende-styrman å ett mindre nordsjöfartyg, att hans oavbrutna arbetstid i angivna fall ofta uppgår till 48 timmar. Vad särskilt beträffar kanal-, kust- och skärgårdsångare anføres, att tjänstgöringen är alldeles för lång och ansträngande. I synnerhet för rorgångare å fartyg, som gå i sådan fart, är tjänstgöringen oskäligt lång, och från bogserfartygens besättningar framföras enahanda klagomål.

Den ekonomiska betydelsen av förslaget genomförande.

Om sålunda behovet av lagstiftningens ingripande för vinnande av en rimlig arbetstid å fartyg är obestridligt, synas ej heller befogade invändningar kunna ur andra synpunkter göras mot en reglering av arbetstiden i den utsträckning, de sakkunniges förslag innebär. Hänsynen till vår rederinärings konkurrenskraft i förhållande till utländska handelsflottor lärer icke kunna åberopas såsom ett vägande skäl mot den föreslagna lagstiftningen. Denna torde icke innefatta någon omvälvning av den art, att de svenska företagen skulle opropotionerligt belastas genom förslaget antagande.

Såvitt angår arbetstiden till sjöss under resa, som kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, torde de föreslagna bestämmelserna icke väsentligen skilja sig från vad inom främmande handelsflottor för närvarande i allmänhet gäller, liksom de icke heller innefatta någon avsevärd förändring för däcksmanskapet å större svenska fartyg. Beträffande arbetstiden i hamn, som av de sakkunnige föreslås till 8¹/₂ timmar, gäller flerstädes utomlands en lagstadgad tid av nio timmar. Då förslaget dessutom i ej ringa utsträckning medger övertidsarbete mot särskild övertidsersättning, lärer den ekonomiska betydelsen för rederierna

av arbetstidens reduktion på angivet sätt icke böra överskattas. Otvivelaktigt är, att de smärre fartygen i kanal-, kust- och skärgårdstrafik skulle drabbas relativt mest kämbart av reformen. För denna trafik kan dock å andra sidan hänsynen till den utländska konkurrensen icke ha någon betydelse. Det bör ock erinras om, att den svenska rederinäringen under en del av de gångna krigsåren har gynnats av en utomordentlig högkonjunktur och att den alltjämt befinner sig i en särställning i förhållande till många andra näringar därutinnan, att den ej synes komma att drabbas mera hårdhänt av den inbrytande lågkonjunkturen.

Vid jämförelse med förhållandena i utlandet torde ock böra uppmärksammas, att de utländska rederierna mångenstädes äro i andra avseenden underkastade betydligt strängare regler och därmed större kostnader än de svenska. Särskilt märkes den ekonomiskt ofta betungande bemanningslagstiftningen, som hos oss ännu ej kommit till stånd. Även torde lönenivån inom de ledande handelsflottorna ligga ej obetydligt högre än hos oss. Det har ock klagats över, att de svenska sjömännen gärna söka sig över till utländska fartyg, vilket haft sin orsak just i de förmånligare arbetsvillkor, som där bjudits dem.

För att emellertid möjliggöra anstånd med eller undantag från lagens tillämpning i särskilda fall, där påtagliga svårigheter skulle yppa sig, har jag, i anslutning till en av myndigheterna gjord hemställan, låtit införa i lagförslaget en bestämmelse om rätt för Konungen eller den myndighet Konungen förordnar att medgiva undantag, när synnerliga skäl därtill äro.

Inom finansdepartementet har de sakkunnigas förslag, med beaktande i åtskilliga hänseenden av de mot detsamma framställda anmärkningar, underkastats en omarbetning ur såväl sakliga som formella synpunkter. Jag övergår nu att redogöra för det sålunda omarbetade förslaget, varvid jag jämväl får tillfälle att beröra de mera väsentliga erinringar, som framställts mot de olika punkterna i de sakkunnigas förslag.

Speciell motivering.

1 §.

Bestämmelsen om lagens tillämpningsområde har omredigerats i syfte att tydliggöra, att lagen skall gälla allt arbete, som å fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför, således icke allenast sådant arbete, som kan anses åligga honom med hänsyn till arten av hans anställning ombord.

Ämbetsverken hava ansett, att lagens bestämmelser böra göras till-

lämpliga jämväl i fråga om de personer, som äro anställda å fartyg utan att därför åtnjuta betalning (såsom t. ex. elever å skolfartyg).

Emellertid har jag i detta avseende icke funnit anledning att frånga de sakkunnigas förslag. Säkerligen föreligger beträffande dem, som deltaga i arbetet ombord för vinnande av utbildning, icke samma behov av skydd mot missbruk av arbetskraften som i fråga om lönade sjömän. En begränsning av arbetstiden för de förstnämnda torde för övrigt också böra ses ur andra synpunkter, än då fråga är om lönat arbete.

Något skäl att från lagens tillämpning undantaga befälhavaren i annat fall, än där han verkligen kan anses intaga en befälsställning, synes ej föreligga. I anledning härav har i det omarbetade förslaget såsom villkor för undantag från lagens tillämpning inryckts den bestämmelsen, att utom befälhavaren minst två personer skola vara anställda å fartyget. Jag vill i detta sammanhang erinra, att ämbetsverken framhållit, huru som de s. k. pråmskepparna närmast vore att anse såsom kroppsarbetare, samt att de för den skull icke borde undantagas från lagens tillämpning.

I en till de sakkunnigas betänkande fogad reservation har herr Jordman, med vilken svenska maskinbefälsförbundet i sitt yttrande instämmer, föreslagit, att från lagens tillämpning jämväl skulle undantagas skeppstjänst, som utföres av övermaskinist.

Ämbetsverken hava i denna del anfört: Inrymmandet under lagens tillämpning av alla befälspersoner utom befälhavaren stode i strid med arbetstidskommitténs i dess förslag till lag om arbetstidens begränsning intagna ståndpunkt, att såsom arbetare skall ej räknas disponent, verkmästare eller annan befättningshavare i överordnad ställning. De skäl, som därvid varit avgörande, kunde även, trots de olika förhållandena inom industrien, å ena, och sjöfarten, å andra sidan, i väsentliga delar åberopas rörande styrmannen och maskinisten, åtminstone, i fall då flera funnes, rörande förste styrmannen och förste maskinisten. De skyldigheter, som enligt sjölagens 79 och 80 §§ ålåg styrmannen och maskinisten (respektive förste styrmannen och förste maskinisten) vore också, särskilt vad anginge den större sjöfarten, i vilken just flere än en styrman och en maskinist funnes å ett och samma fartyg, av den art, att för deras fullgörande torde krävas även annan tid än den, som enligt lagförslaget vore medgiven, även om härvidlag styrmannen vid frånvaro av eller förfall för befälhavaren vore att anse såsom fartygets från lagens tillämpning undantagne befälhavare. Grunden till att icke ens förste styrmannen, och då ej heller förste maskinisten, undantagits vore nog isynnerhet det jämväl enligt ämbetsverkens mening mycket behjärtansvärda intresset att söka såmedelst förebygga

det skäligen hårda utnyttjande av styrmannens arbetskraft, som understundom ännu förekomme. Men denna omständighet syntes ämbetsverken icke utgöra tillräcklig anledning att, med åsidosättande av andra här ovan antydda hänsyn, ställa förste styrmannen och förste maskinisten under den blivande lagens tillämpning. Härtill komme ytterligare det olämpliga uti att dessa personer, i vilkas göromål skulle vanligen ingå att fördela skeppsfolkets arbete för fartygets räkning med därav ofta följande ersättning för övertidsarbete, skulle själva bliva mottagare av dylik ersättning. Med hänsyn därjämte till att den norska lagstiftningen, åtminstone såvitt anginge ersättning för övertidsarbete, ej ägde tillämpning på, bland andra, förste styrmannen och förste maskinisten, hade ämbetsverken funnit såsom den lämpligaste utvägen på denna punkt att generellt uttala sig för fullständigt undantag från den blivande lagens tillämpning beträffande förste styrmannen och förste maskinisten, medan enligt ämbetsverkens mening skeppstjänsten av övriga styrmän och maskinister, således även då endast en styrman respektive en maskinist funnes anställd å fartyget, skulle falla under lagens tillämpning.

Jag har ansett mig böra i anslutning till den av ämbetsverken sålunda uttalade uppfattningen omarbета förslaget, ehuru med viss tvekan särskilt med hänsyn till förste styrmännens ofta trängande behov av kortare arbetstid. En reglering av den övriga besättningens arbetstid torde emellertid i praktiken medföra förkortning även av förste styrmannens och förste maskinistens arbetstid.

I anslutning till ämbetsverkens påpekande, att jämväl läkare även som personal i allmänhet, som är anställd uteslutande för passagerares räkning, borde undantagas från lagens tillämpning, har en omredigering av lagtexten i sådan riktning verkställts.

Däremot kan jag icke biträda ämbetsverkens hemställan om undantag från lagens tillämpning för köks- och upppassarpersonal, som å fartyg, försett med passagerarfartygscertifikat, är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och upppassning m. m., men väl också för befälhavarens och besättningens räkning. Syftet härmed angives vara att möjliggöra sådan personals användning efter klockan åtta eftermiddagen. Något verkligt behov härav lär ej föreligga.

I anslutning till de i sådan riktning uttalade önskemål av herr Nordborg i dennes reservation och av Sveriges segelfartygsförening har i det omarbetade förslaget inryckts en bestämmelse om att arbete, som utföres av person, tillhörande redarens familj, skall vara undantaget från lagens tillämpning. Därigenom ernås överensstämmelse med

det av chefen för civildepartementet förut föredragna lagförslaget om begränsning av arbetstiden.

Däremot har jag icke ansett mig kunna biträda från Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening samt Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag framställda yrkanden om undantagande från lagens tillämpning av sådana fartyg, som ombesörja regelbunden passagerartrafik, såsom skärgårds- och mälarångarna, ävensom bogserångare, som ej utföra långfärdsbogseringar.

Såsom ett särskilt moment har i denna paragraf inskjutits den förut berörda bestämmelsen rörande möjlighet till undantag från lagens tillämpning. Den förestående omorganisationen av kommerskollegium och upprättandet av ett handels- och sjöfartsdepartement kan påkalla ändring i de former, som under första tiden av lagens tillämpning må finnas mest ändamålsenliga för dispensärendenas handläggning. Tills vidare torde dispensärenden av mindre vikt — såsom då t. ex. besättningspersonal under resa förminskats och vid fartygets ankomst till en avlägsen bestämmelseort ej kan kompletteras, samt i anledning därav erfordras tillstånd att för återresan anordna skeppstjänsten på annat sätt, än i författningen angives — lämpligen kunna överlämnas till fartygsinspektionens chefsmyndighet eller, vad angår sådana fall som exempelvis det nyssnämnda, vederbörande fartygsinspektörer, medan dylika ärenden av större betydelse synas böra avgöras av Kungl. Maj:t efter hörande av vederbörande myndigheter och intressenter. Jag kan icke ansluta mig till ämbetsverkens uppfattning, att dessa ärenden böra handläggas av arbetsrådet. En sådan anordning skulle förutsätta, att i arbetsrådet bereddes plats för en eller flera å sjöartsnäringsens område särskilt sakkunniga, varigenom dock sammansättningen av arbetsrådet med hänsyn till dess huvudsakliga uppgifter måhända icke kunde bliva den mest lämpliga.

2 §.

De här lämnade definitionerna äro i sak överensstämmande med de sakkunnigas förslag.

3—6 §§.

Det omarbetade förslagets 3—6 §§ motsvara närmast 4 § 1 mom. i de sakkunnigas förslag. Vid omarbetningen hava vidtagits en del ändringar av huvudsakligen redaktionell art. Sålunda hava bestämmelserna beträffande det rengöringsarbete, som under helgdag må åläggas sjöman, omformulerats. Då det å vissa fartyg förekommer, att matlagningen ombesörjes av någon av det vaktindelade manskapet, har det

synts erforderligt att under 4 § inrycka ett förbehåll, varigenom sådan sjömans sysselsättning under helgdag med matlagning och dylika bestyr icke omöjliggöres.

7 och 8 §§.

7 och 8 §§ i det omarbetade förslaget motsvara 4 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag.

Mot de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna rörande arbetstiden å lokaltrafiksfartygen hava erinringar gjorts från Skärgårds- och mälardrottningens rederiförening samt från Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag.

Därvid framhålles, hurusom dessa bestämmelsers genomförande förutsatte en utökning av besättningens antal samt att det skulle möta svårigheter att ordna besättningens bostadsförhållanden, om nu gällande bestämmelser beträffande bostäder ombord skulle efterkommas. Enligt rederiföreningens mening skulle genom de ifrågasatta arbetstidsbestämmelserna den trafikerande och godsbeaktande allmänheten berövas de tillfällen, som nu bjödes att på lämpliga tider kommunicera med större samhällen. Härvid avsåges närmast lantbefolkningens och de isolerade öbornas behov att inkomma torgdags med livsfröndheter ävensom den stora mängd resande, som färdades till och från sina tjänstgöringsplatser eller med andra ord just de kategorier, som för sin utkomst vore tvingade att börja sin dag tidigt och sluta förhållandevis sent.

De skäl, som sålunda anförts mot de sakkunnigas förslag i denna del, synas mig icke vara övertygande. Såsom regel torde en utökning av besättningarnas antal icke behöva ifrågakomma, om de föreslagna bestämmelserna införas. I detta sammanhang torde böra omnämnas, att redan nu lär, enligt vad jag erfarit, på vissa trader avlösning av den ordinarie besättningen ske genom personer, som icke bo ombord. Att bestämmelserna skulle omintetgöra möjligheten att tillfredsställa allmänhetens trafikbehov torde icke vara att befara.

I varje fall synes det mig uppenbarligen föreligga ett trängande behov av att ingripa mot den nu rådande, ofta fullkomligt oskäligen arbetstiden å lokaltrafiksfartygen. Den begränsning av arbetstiden, som de sakkunniga föreslagit, är synnerligen måttfull. Till jämförelse må erinras, att det norska arbetstidsförslaget för här ifrågavarande slags fartyg bestämmer en arbetstid per vecka av blott femtiofyra timmar.

Jag finner icke anledning ifrågasätta någon avvikelse från de sakkunnigas förslag i förevarande hänseende.

9 §.

Denna paragraf motsvarar närmast stadgandet i 3 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag.

Såväl med hänsyn till den av de sakkunniga föreslagna och i det omarbetade förslaget upptagna bestämmelsen rörande arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn som ock för att vinna större reda och klarhet i fråga om tillämpningen har det syntts mig lämpligt vidtaga den jämkning i de sakkunnigas förslag, att befälhavares befogenhet att anordna skeppstjänsten såsom om fartyget vore till sjöss utsträckes till det fall, att fartygets avgång skall äga rum under dygnet näst efter ankomsten. Skall fartyget ligga längre tid i hamn eller anordnas skeppstjänsten ej på antytt sätt, skola däremot bestämmelserna om arbetstid i hamn äga tillämpning.

10 §.

Denna paragraf motsvarar 3 § 1 mom. i de sakkunnigas förslag.

Mot de sakkunnigas förslag om en ordinarie arbetstid av åtta och en halv timmar å söckendag, då fartyg ligger i hamn mera än tjugofyra timmar, hava reserverat sig å ena sidan redarnas representanter bland de sakkunniga, herrar Nordborg och Henricson, som anse, att denna arbetstid bör liksom hittills utgöra tio timmar, och å andra sidan manskapsrepresentanterna, herrar Eliason och Roth, som föreslå, att densamma fastställas till åtta timmar. Med de förstnämnda reservanterna hava Sveriges segelfartygsförening och Stockholms rederiaktiebolag Svea instämt.

Ämbetsverken uttala den mening, att maximitidens längd bör efter förebild från det norska förslaget bestämmas till nio timmar, dock i tropikerna blott åtta timmar.

Själv delar jag de sakkunnigas uppfattning om önskvärdheten av att för sjömännens vidkommande med hänsyn till deras ofta hårda och påkostande arbete normalarbetsdagen kunde komma till användning beträffande arbetet ombord. Såsom de sakkunniga framhållit, ligger det vidare i sakens natur, att normalarbetsdagen lättast låter sig tillämpas på sjömännens arbete, medan fartyget ligger i hamn, då ju skeppstjänsten utövas under i mångt och mycket liknande villkor som det industriella arbetet och i allmänhet icke är underkastad ingreppen av väder och vind, vilka faktorer ju till sjöss göra arbetets plan och omfattning osäkra. Emellertid hava de sakkunniga ansett, att med hänsyn till den ofta förekommande arbetsfördelningen mellan sjöfolket å ångfartyg och stuveriarbetarna en viss modifikation måste göras. I samband med det egentliga lastnings- och lossningsarbetet stå nämligen vissa förberedande och avslutande arbeten, som fartygets besättning har att utföra, såsom av- och påluckning, last-

prämars förtöjning o. s. v. En oundgänglig följd härav blir enligt pluralitetens bland de sakkunniga mening, att arbetstiden för sjöfolket i hamn måste fastställas till något längre tid än den, som avses skola gälla för stuveriarbetarna, eller till åtta och en halv timmar.

I anledning av vad de sakkunniga sålunda anfört och då ämbetsverken ansett en än längre arbetstid påkallad, har jag, ehuru jag funnit starka skäl tala för reservanternas mening. dock icke ansett mig böra frångå de sakkunnigas förslag.

Enligt ämbetsverkens mening borde det för köks- och upppassarpersonalen medgivna arbetet å helgdag skäligen omfatta även tillsyn å provianten, nämligen då sådan tillsyn vore nödvändig, något som stundom kunde vara fallet t. ex. i tropikerna i fråga om födoämnen, som där kunde vara underkastade snar förskämning.

Genom en dylik ändring i de avsedda bestämmelserna skulle emellertid snart sagt all skillnad mellan söckendags- och helgdagsarbetets omfattning upphöra. I regeln torde tillsynen å den ordinarie arbetstiden å söckendagarna vara fullt tillräcklig till förebyggande av proviantens förstöring. Vad undantagsfallen beträffar, synes det mig därför riktigast, att förevarande arbete hänföres till övertidsarbete och således särskild gottgörelse därför tillfaller personalen.

Den långa arbetstid, som alltjämt måste åläggas denna personal, gör det olämpligt att, på sätt ämbetsverken ifrågasatt, frångå de sakkunnigas förslag i fråga om förläggningen av köks- och upppassarpersonalens arbetstid i hamn. Jag är ej heller övertygad om att behov av arbetstidens utsträckning till klockan åtta eftermiddagen förefinnes.

11 §.

De sakkunnigas förslag upptager rätt för sjöman till ledighet under viss förutsättning en gång i månaden efter klockan 12 på dagen. Ämbetsverken hava i fråga om denna bestämmelse föreslagit den jämkning, att ledigheten skulle avse sex timmars oavbruten tid. Emellertid synes det mig icke förefinnas någon anledning att frångå de sakkunnigas på denna punkt enhälliga förslag.

12 §.

Bestämmelserna i denna paragraf, som motsvarar 5 § i de sakkunnigas förslag, avse arbetet vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn (öppen redd). Därvid må sjöman under vilken tid som helst å

dygnet användas till arbete med allenast den begränsning, att arbetstiden för det dygn, varunder ankomsten till, respektive avgången från hamnen äger rum, icke må, sammanräknad med arbetstiden under det närmast föregående eller det närmast efterföljande dygnet, överstiga de i lagrummet angivna tiderna. Därest ankomsten till hamn infaller å sådan tid, att det därmed förenade arbetet fördelar sig å två dygn, böra vid beräkning av den högsta tillåtna arbetstiden sammanräknas dels arbetstiden under båda dessa dygn, dels ock arbetstiden under ett vart av dem och arbetstiden under det eljest bredvidliggande dygnet.

Vilket arbete, som faller under bestämmelserna i denna paragraf, torde böra bedömas efter omständigheterna i det föreliggande fallet. Givetvis hör dit allt arbete, som omedelbart äger samband med fartygets inlöpande i och förtöjning i hamn eller dess avgång ur hamnen. Emellertid bör jämväl annat arbete kunna åläggas sjöman, t. ex. lossning eller lastning av passagerares effekter eller av styckegods i mindre omfattning. Där- emot bör befälhavare icke anses berättigad på grund av ifrågavarande bestämmelse att t. ex. efter ankomst till hamn, där hela lasten eller en väsentligare del av densamma skall lossas, påbörja lossningsarbetet å tid, då sjömans ordinarie arbetstid annars ej infaller. I vad mån befälhavaren åter äger påfordra dylikt arbete mot särskild ersättning blir en fråga, till vilken jag senare torde få återkomma.

13 §.

Denna paragraf motsvarar 8 § i de sakkunnigas förslag. I anledning av ämbetsverkens påpekande, att under a) borde angivas även de ombordvarandes och lastens säkerhet, vill jag framhålla, att passagerarnas och besättningens säkerhet i de flesta fall torde sammanfalla med fartygets säkerhet. Ett annat förhållande är med lasten, men i den mån dess säkerhet icke sammanhänger med fartygets, synes mig arbete för sådan lastens säkerhet böra ersättas särskilt.

Ej heller har jag kunnat biträda ämbetsverkens förslag, att vissa andra arbeten, såsom biträde vid fartygets manövrering, vid signalering o. d. skola hänföras under den kategori av arbeten, som sjöman obegränsat är skyldig utföra, såvida ej arbetena krävas för fartygets säkerhet.

Däremot har jag i anledning av synpunkter, som herr Eliason framhållit i den vid de sakkunnigas betänkande fogade reservationen, ansett mig böra föreslå en omredigering av bestämmelsen under a).

Vidare har det synts mig nödvändigt att här jämväl upptaga skeppstjänst, som kan bliva erforderlig i anledning av förhållande, varom för-

mäles i sjölagens 95 §. För sådant arbete skall ej ersättning åtnjutas i vidare mån än bestämmelserna i nyssnämnda paragraf må föranleda.

14 och 15 §§.

14 och 15 §§ i det omarbetade förslaget motsvara 6 § i de sakkunnigas förslag.

Åtskilliga ändringar och jämkningar hava vidtagits. I detta sammanhang är först att nämna, att enligt de sakkunnigas förslag kunde sjöman, som haft en ansträngande säkerhetstjänstgöring och därvid fått arbeta längre eller kortare del av den tid, som eljest skulle varit anslagen till vila, därefter av befälhavaren åläggas övertidsarbete utan någon hänsyn till den föregående säkerhetstjänstgöringen. Detta har synt mig vara obilligt. Även om en sjöman bör vara pliktig att göra säkerhetstjänst utan särskild ersättning, bör dock denna tjänst tagas i beaktande vid fastställande av den myckenhet övertidsarbete, som må kunna påläggas sjöman.

Genom den av mig i denna riktning vidtagna jämkningen hava däremot skälen för det av de sakkunniga avsedda förbudet mot att ålägga sjöman övertidsarbete å dagen för ankomst till eller avgång från hamn delvis förfallit. De sakkunniga torde därvid hava ämnat att skydda sjöman, vilkens fartyg efter en svår resa inkommit i hamn, mot att genast sättas till ansträngande övertidsarbete. Då emellertid detta skydd ernås jämväl genom den av mig ifrågasatta anordningen samt det av de sakkunniga åsyftade förbudet måste anses vara ur andra synpunkter mindre lämpligt, har detsamma i det omarbetade förslaget uteslutits. För att emellertid förekomma att sjöman, vid övergång från sjötjänstgöring till hamntjänstgöring, får alltför lång arbetstid, har vidare införts en begränsning i dylikt fall av den sammanlagda arbetstiden för två på varandra följande dygn till tjugonio timmar.

Med anledning av herr Nordborgs av segelfartygsföreningen och Sveabolaget understödda reservation har vidare en bestämmelse insatts här i syfte att undantaga vissa angivna fall från de inskränkande bestämmelserna rörande lastning och lossning å övertid.

Bland andra hava ämbetsverken uttryckt den meningen, att maxigränsen för veckans övertidsarbete borde i överensstämmelse med det norska förslaget bestämmas till tjuguen timmar.

I betraktande bl. a. av sjömannens långa ordinarie arbetstid har jag icke funnit anledning frågå de sakkunnigas förslag.

Med beaktande av i sådant avseende framställda anmärkningar har dock undantag härifrån medgivits för vidtagande av åtgärder, som

blivit påbjudna av myndighet i hamn och som måste företagas å annan tid än den ordinarie arbetstiden och den begränsade övertiden. Enahanda undantag påkallas givetvis för arbete, som erfordras för lastens säkerhet, i den mån sådant arbete ej faller under bestämmelserna i 13 §.

Nattvakttjänstgöring i hamn synes mig liksom de sakkunniga icke vidare böra i regel åligger sjöman, utan torde åtminstone i större hamnar folk från land kunna användas härtill. När den emellertid — frånsett säkerhetstjänst — ifrågakommer, bör den hänföras till övertidsarbete, varför särskild ersättning utgår.

16 §.

I fråga om grunderna för övertidsersättningens beräkning har jag i stort sett följt de sakkunnigas förslag, då detsamma synes innefatta en tillfredsställande lösning av denna fråga. Dock har därvid den jämkning synt mig böra göras, att den förhöjda ersättningen för lossning och lastning två eller flera dagar å rad skall utgå, endast om övertidsarbetet den första dagen varit mera betydande. Vidare har den av de sakkunniga ifrågasatta bestämmelsen om en tidsfrist av fem minuter, som måste överskridas för att övertidsersättning skall erläggas, synt mig kunna utgå. Det lär nämligen icke vara att förvänta, att sjöfolket skall, därest den fastställda arbetstiden vid något tillfälle skulle komma att med en eller annan minut överskridas, därför utkräva övertidsersättning. Vid sådant förhållande synes det mig ej lämpligt att genom den av de sakkunniga föreslagna undantagsbestämmelsen så att säga giva stöd åt ett mera regelbundet överskridande av arbetstiden.

17—20 §§.

Dessa §§ överensstämmer med 9—12 §§ i de sakkunnigas förslag. Ett par vid omarbetningen vidtagna jämkningar torde ej behöva närmare motiveras.

21 §.

Denna paragraf har underkastats mera avsevärda jämkningar. Sålunda har första stycket förtydligats därhän, att befälhavare ej kan göras ansvarig för alla fall, då sjöman användes till skeppstjänst i strid mot lagens föreskrifter, varjämte med obehörigt användande till skeppstjänst likställes det fall, att befälhavare ej tillåter sjöman gå i land i enlighet med föreskrifterna i 11 §.

Med hänsyn till det ansvar, som åvilar befälhavaren, och den ställning, han ombord intager, har det synts mig icke vara lämpligt, att annan än redare straffas för delaktighet i förseelser av förevarande art.

Tredje stycket av 13 § i de sakkunnigas förslag har uteslutits.

22 och 23 §§.

Dessa §§ motsvara 14 § i de sakkunnigas förslag. Vid omarbetning av detsamma hava införts straffbestämmelser i tillämpliga delar även för redare.

24—28 §§.

Hithörande bestämmelser återfinnas, ehuru i något förändrad ordning, i 15—19 §§ i de sakkunnigas förslag.

Författningen torde böra, på sätt de sakkunniga föreslagit, träda i kraft den 1 januari 1920 samt, lika med det av chefen för civildepartementet förut anmälda förslaget till lag om arbetstidens begränsning, gälla till och med den 31 december 1923.

Slutligen hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar i 44 och 96 §§ sjölagen. I det omarbetade förslaget har i stället uti ingressen inryckts en hänvisning, att förslaget innefattar ändring av berörda §§.

Föredraganden uppläste härefter ifrågavarande lagförslag, vilket var av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, samt hemställde, att lagrådets utlåtande över förslaget måtte, för det ändamål § 87 regeeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

Sven Lidholm.

Bilaga.

Förslag

till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

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

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande arbete, som å svenskt fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorstädes utför.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av befälhavare å fartyg, å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes; förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes;

läkare och telegrafist;

person, som är anställd uteslutande för passagerares förplägning och uppässning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;

person, tillhörande redarens familj; samt

person, vilken är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:

a) kronan tillhörigt fartyg, om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,

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

c) isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes,

d) lustfartyg;

e) segelfartyg, som nyttjas allenast i fart på helt eller delvis inom riket belägna insjöar, floder eller kanaler eller inomskärs eller utanför öppen kust på oavbruten sträcka av högst 30 distansminuter eller utomskärs på enahanda sträcka eller mellan orter vid Öresund eller på Kristianiafjorden intill Laurvig.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

skeppstjänst: arbete, varå lagen äger tillämpning;

sjöman: en var som har att utföra skeppstjänst;

oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;

helgdag: söndag eller här i riket bruklig helgdag;

oceanfart: fart bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

nordsjöfart: annan fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

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

Ordinarie arbetstid till sjöss.

3 §.

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

4 §.

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

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

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml. 326 häft. (Nr 364.)

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

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

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

5 §.

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

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

6 §.

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

Arbetstiden för sjömän, som i denna paragraf avses (*kökspersonal*), skall förläggas mellan klockan 5 f. m. och klockan 8 e. m.

7 §.

Befinner sig fartyg till sjöss å resa, som under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång, och är skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i 4—6 §§ lända till efterrättelse.

8 §.

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

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

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

Ordinarie arbetstid i hamn.

9 §.

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

10 §.

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

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

att sjöman, som tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än tolv timmar och å helgdag ej till annan

skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppässning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden; samt

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

Vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn må, enligt vad i 12 § sägs, avvikelse ske från vad i denna paragraf stadgas.

11 §.

Under fartygs uppehåll i hamn skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta ledighet från skeppstjänsten för tiden efter klockan tolv middagen å dag, då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna. Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådan ledighet påfordras allenast, såvida fartygets avgång därigenom icke fördröjes.

Ordinarie arbetstid vid avgång från eller ankomst till hamn.

12 §.

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

2 mom. Beträffande sjömans arbetstid å annat fartyg, än i 1 mom. avses, vid avgång från eller ankomst till hamn stadgas i 8 §.

Säkerhetstjänst och overtidsarbete m. m.

13 §.

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

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

b) skeppstjänst, som erfordras för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap, som, i enlighet med vad därom särskilt stadgas, varda anställda;

d) askhissning; samt

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

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

14 §.

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

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

15 §.

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

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

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

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

För övertidsarbete, som utgöres av lastning eller lossning av annat än passagerares effekter eller post ävensom av gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke fartygets avgång därigenom onödigtvis fördröjes.

3 mom. Å annat fartyg, än i 1 och 2 mom. avses, må sjöman icke användas till övertidsarbete, därest den tid, varunder han såväl i hamn som till sjöss utför skeppstjänst, därigenom skulle under två omedelbart på varandra följande dygn överstiga trettio timmar.

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

16 §.

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

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

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

Övriga bestämmelser.

17 §.

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

18 §.

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

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om övertidsjournalens innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Övertidsjournal skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning.

19 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt ombord å fartyget.

20 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad i 1, 6 och 7 kap. lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg finnes stadgat.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

21 §.

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 11 §, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

Lika med befälhavaren straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap.

22 §.

Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 18 §, straffes med böter från och med fem till och med femhundra kronor.

23 §.

Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk övertidsjournal eller övertidsjournalen ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

Har redare gjort sig skyldig till förseelse, som nu sagts, eller visas sådan av befälhavaren begången förseelse hava skett med redarens vetskap, vare han förfallen till enahanda ansvar.

24 §.

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

25 §.

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

26 §.

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

27 §.

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

28 §.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1920 och gäller till och med den 31 december 1923.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd tisdagen den
18 mars 1919.*

Närvarande:

Justitieråden GULLSTRAND,
VON SETH,
WEDBERG,
Regeringsrådet PLANTING-GYLLENBÅGA.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över finans-
ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 4 mars 1919,
hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i
§ 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat för-
slag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet
föredragits av tillförordnade sekreteraren i kommerskollegium Nils Carlsson.
Förslaget föranledde följande yttranden:

Förslaget i dess helhet.

Lagrådet:

Det av särskilda sakkunniga avgivna förslag, vilket ligger till grund
för det nu remitterade, har tillkommit utan att de sakkunniga haft tid
och tillfälle att förbereda och utföra arbetet så, som av dem varit plan-
lagt. I socialstyrelsens och kommerskollegiets gemensamt avgivna ytt-
rande över de sakkunnigas förslag erinras ock, att ämbetsverken, till
följd av den knappt tillmätta tid, som stått dem till buds, icke kunnat
ägna ärendet den ingående behandling, som dess vikt otvivelaktigt krävde,
och ej heller kunnat sätta sig i förbindelse med de olika intressenter,
vilka närmast berördes av frågan och vilkas mening det skulle varit
värdefullt att inhämta för åstadkommande av en mera allsidig utredning.

Tydligt är, att på grund av nu antydda brister och ofullständigheter hos den tillgängliga utredningen ej heller lagrådet varit i stånd att ägna det remitterade förslaget sådan saklig granskning som vederbort. Framhållas må ock att lagrådet, med hänsyn till angelägenheten av att proposition i ämnet kunde avlätas till årets riksdag inom den grundlagsstadgade tiden, funnit sig icke böra för granskningen taga i anspråk den tid, som eljest härför varit önskelig.

Lagrådet har emellertid ej kunnat undgå att, med ämbetsverken, finna det mindre lämpligt att till fristående behandling utbryta det nu förevarande ämnet ur dess sammanhang med övriga frågor angående fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden. Likaså synes det lagrådet vara för vår rederinäring och landets ekonomiska liv av högsta vikt, att på sjöfartens område, där den mellanfolkliga beröringen är så särskilt livlig, lagstiftningen framgår med all varsamhet och under strävan att vinna närmaste överensstämmelse med rättsreglerna hos främmande nationer. I detta avseende lär förslaget, som torde rätt avsevärt skilja sig även från vad som gäller eller är föreslaget att gälla hos våra nordiska grannländer, lämna rum för välgrundade anmärkningar.

Om lagrådet trots nu antydda betänkligheter anser sig kunna underlåta att avstyrka proposition till riksdagen i enlighet med förslaget, är det under förutsättning att Konungen kommer att använda den honom genom 1 § 3 mom. givna dispensbefogenhet i all den utsträckning, som förhållandena må göra önskelig.

I formellt hänseende, särskilt vad angår bestämmelsernas gruppering, utmärker sig det remitterade förslaget fördelaktigt framför de sak-kunnigas. Spår av brådskan vid förslagets uppgörande märkas dock flerstädes, och en ytterligare redaktionell överarbetning synes önskelig. Därvid torde bland annat följande vara att iakttaga. I 3 §, där begreppet indelning av skeppstjänst i vakter första gången kommer till synes, torde lämpligen i nära anslutning till ordalagen i 15 § 1 mom. böra användas uttryckssättet, att skeppstjänsten eller viss del därav skall vara indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, varemot lagtexten i senare paragrafer lär få anses äga tillräcklig tydlighet, om den rör sig med den kortare beteckningen, att skeppstjänst är indelad i vakter. Den hänvisning till 12 §, som förekommer i sista stycket av 10 §, må kunna anses obehövlig. Men om den bibehålles, bör motsvarighet införas även i 4—6 §§. Visst klockslag är i 11 § utskrivet med bokstäver, medan eljest dygnets timmar betecknas med siffror. Bestämmelsen i 12 § 2 mom. angiver ej korrekt betydelsen i där ifrågavarande avseende av stadgandet i 8 §. Sista punkten i 15 § 2 mom. bör omredigeras så, att den kommer

att uttrycka verkliga meningen, vilken torde vara att till övertidsarbete för annan lastning eller lossning än sådan, som avser passagerares effekter eller post eller gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må fördröjas. I 15 § 3 mom. bör hänvisas blott till 1, ej även till 2 mom. Att de 18 timmar, sjöman må användas till övertidsarbete under en vecka, utgöra den sammanlagda tiden för veckans alla dagar, är i 15 § 4 mom. uttryckligen angivet. Detta är dock självklart, och sista ledet i 8 § saknar även ett dylikt överflödigt förtydligande. Bättre motiverat vore om, vad nu ej är fallet, lagtexten utmärkte att, när tal är angående viss arbetstid under »två omedelbart på varandra följande dygn», härmed avses den sammanlagda arbetstiden. Vid angivandet av nyss berörda tid av 48 timmar brukas regelmässigt, men ej undantagslöst (se 12 och 15 §§) det obehövliga ordet omedelbart.

I behandlingen av vissa ämnen, gemensamma för nu förevarande förslag och förslaget till lag om arbetstidens begränsning, finnas dem emellan skiljaktigheter, vilka vid en överarbetning synas kunna åtminstone delvis avlägsnas.

2 §.

Lagrådet:

Skeppstjänst definieras här på ett sätt, som avviker från den betydelse, i vilken termen användes i sjölagen och andra förut utfärdade författningar.

Försåvitt avvikelserna består däri, att till skeppstjänst hänföres även visst annat arbete än det, som utföres ombord, är däremot mindre att erinra, då dels det arbete, varom sålunda är fråga, omedelbart härleder sig av anställningen å fartyget samt dels en motsvarande utvidgning av begreppet skeppstjänst utöver vad ordet strängt taget betyder redan förekommer i lagen om arbetarskydd. Däremot kan det ej undgå att väcka betänkligheter, då från begreppet skeppstjänst avskiljes arbete, som utföres av sådan å fartyg anställd personal, som omförmäles i 1 § 2 mom. Ordet skeppstjänst kommer härigenom att få en tämligen konstlad betydelse, och detta kan, då motsvarighet saknas i andra författningar, lätt medföra förvirring.

Av departementschefens yttrande synes även framgå, att den förändring i förhållande till skeppstjänstkommitterades förslag definitionen i sistnämnda hänseende innebär icke varit avsiktlig.

Det vore säkerligen till fördel, om i förslaget åt skeppstjänst gäves samma betydelse, som termen hade i skeppstjänstkommitterades förslag, där med skeppstjänst avses allt i 1 § 1 mom. angivet arbete. Ordet komme då att i det närmaste behålla sin naturliga betydelse, och därigenom vunnas även, på sätt framhållits vid granskningen av förslaget till lag om arbetstidens begränsning, viss lättnad vid avfattningen av 1 § i sistnämnda förslag.

Definieras skeppstjänst på sätt nu hemställt, bör beteckningen sjöman angivas avse en var, som förrättar skeppstjänst, varå lagen äger tillämpning.

10 §.

Justitieråden *von Seth* och *Wedberg* samt regeringsrådet *Planting-Gyllenbåga*:

Vad man velat vinna genom att låta maximiarbetstiden å söckendag för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, överstiga åtta timmar är, att det skall bliva möjligt att använda besättningen till vissa förberedande och avslutande arbeten å tid, då stuveriarbetet icke pågår. Det må emellertid erinras att, till följd av det sätt, på vilket förhållandena regleras i förslaget till lag om arbetstidens begränsning, föga utsikt finnes, att nämnda mål skall kunna vinnas vid uppehåll i svensk hamn annat än i fråga om vissa veckodagar, och hur saken kommer att ställa sig i utländska hamnar, beror på vilka arbetstider, som där tillämpas. Skall vad som åsyftas verkligen vinnas, bör sjöman, som här avses, kunna användas till arbete en halvtimme utöver stuveriarbetarnas ordinarie arbetstid för dagen i den hamn, där fartyget befinner sig.

Slutstadgandet.

Lagrådet:

De i förslaget upptagna ansvarsbestämmelserna och med dem sammanhängande stadganden böra äga tillämpning även efter den 31 december 1923, såvitt angår förseelse begången under lagens giltighetstid.

Likaledes bör forumföreskriften i 26 § gälla även efter samma dag, såvitt fråga är om tvistemål, vilket bör bedömas efter förevarande lag.

Ur protopellet:

Erik Ölander.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 mars
1919.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden: PETERSSON,
 SCHOTTE,
 PETRÉN,
 NILSON,
 LÖFGREN,
 friherre PALMSTIERNA,
 RYDÉN,
 THORSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Thorsson, anförde efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och civildepartementen:

»Sedan Kungl. Maj:t den 4 mars 1919 beslutat inhämta lagrådets utlåtande över upprättat förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg samt lagrådet den 18 mars 1919 avgivit sådant utlåtande, anhåller jag att få ånyo anmäla detta ärende.

Därvid torde till en början tillåtas mig att omnämna, att de, på sätt i statsrådsprotokollet för den 4 mars 1919 omförmäles, bebådade yttrandena från Sveriges redareförening och Kanalflottans rederiförening numera inkommit; och torde samtliga i ärendet avgivna yttranden, vilka varit tillgängliga vid föredragningen i lagrådet, få såsom bilagor fogas till detta protokoll.»

Föredraganden redogjorde härefter för innehållet i lagrådets utlåtande samt anförde vidare:

»Lagrådets anmärkning rörande bristande överensstämmelse mellan förslaget till lag om arbetstidens begränsning och nu ifrågavarande lagförslag har föranlett vidtagande i det förra av vissa smärre jämkningar för ernående av närmare överensstämmelse mellan de båda förslagen.

I anledning av vad lagrådet under 2 § anmärkt vill jag framhålla, att den i de sakkunnigas förslag vidtagna omredigering, varigenom ordet skeppstjänst kommit att beteckna allenast arbete, varå lagen ägde tillämpning, ansetts önskvärd för att beteckningen skulle sammanfalla med lagens tillämplighetsområde. På grund av vad lagrådet anført har jag emellertid ej velat motsätta mig en ändring i av lagrådet antydd riktning av det remitterade förslaget.

Vad lagrådets flesta ledamöter anført beträffande 10 § torde däremot icke böra föranleda ändring i förslaget. Den avvikelse från principen om åtta timmars daglig arbetstid i hamn, som i anslutning till de sakkunnigas förslag innefattas i det remitterade förslaget, har betingats därav, att man velat möjliggöra åtta timmars effektivt arbete med lastning och lossning. Att ytterligare utsträcka sjöfolkets arbetstid samt göra densamma helt beroende av förhållandena i den hamn, där fartyget för tillfället befinner sig, synes ej böra ifrågakomma.

I slutstadandet har, i enlighet med lagrådets anvisning, jämkning vidtagits.

De rent redaktionella smärre erinringar, lagrådet gjort mot förslaget i övrigt, hava i allt väsentligt blivit iakttagna. I fråga om avfattningen av 15 § 2 mom. sista stycket vill jag dock anmärka, att såsom villkor för att sjöman må användas till där avsett övertidsarbete syns mig böra, i överensstämmelse med syftet i de sakkunnigas förslag, inryckas orden, att fartygets avgång skulle *avsevärt* fördröjas. *Varje* övertidsarbete avser ju att förekomma ett fördröjande av fartygets avgång. Vad här åsyftas är däremot att genom en eller annan timmes övertidsarbete fartyg skulle kunna göras segelklart t. ex. redan en tidigare dag.

Därjämte hava vissa andra mindre jämkningar vidtagits i förslaget.»

Föredragande departementschefen uppläste härefter det ifrågavarande förslaget till lag om arbetstiden å svenska fartyg i dess omarbetade skick samt hemställde, att detsamma måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle till riksdagen avlåtas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnar Grip.

. Bilaga.

Inkomna yttranden.

Kommerskollegium och socialstyrelsen.

Kommerskollegium och Socialstyrelsen anföra:

Genom nådig remiss den 15 februari 1919, som ankommit den 17 februari 1919, har Eders Kungl. Maj:ts anbefallt Kommerskollegium och Socialstyrelsen att gemensamt senast den 24 februari 1919 avgiva underdånigt utlåtande över ett av särskilt tillkallade sakkunniga (skeppstjänstkommitterade) utarbetat, med skrivelse till chefen för Finansdepartementet den 31 januari 1919 avlämnat betänkande med förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg samt till ändring av 44 och 96 §§ sjölagen jämte tillhörande motiv m. m. I anledning härav få ämbetsverken, med återställande av remissakten och med bifogande av dels protokoll vid sammanträde av sociala rådets sektion för arbetarskydd och arbetarfrågor i allmänhet den 18 och den 20 februari 1919 för behandling av ifrågasvarande ärendet dels ock ett till Kommerskollegium inkommet, den 20 februari 1919 dagtecknat yttrande i ämnet av Stockholms rederiaktiebolag Svea, härmed anföra följande.

Ämbetsverken hava på grund av den synnerligt knappt tillmätta tid, som bestämts för avgivandet av förevarande utlåtande, tyvärr icke kunnat ägna ärendet den ingående behandling, som varit önskvärd och som ärendets vikt otvivelaktigt kräver. Sålunda hava ämbetsverken ej hunnit sätta sig i förbindelse med de olika intressenter, vilka närmast beröras av denna fråga och vilkas mening det skulle varit synnerligen värdefullt att inhämta för åstadkommande av en mera allsidig utredning i ämnet. Av särskild betydelse skulle det varit att i större omfattning än som skett genom Stockholms rederiaktiebolag Sveas omförmälda yttrande och ett Kommerskollegium delgivet yttrande över förslaget till chefen för finansdepartementet från Stockholms transport och bogseringsaktiebolag av den 21 februari 1919 hava fått höra representanter för den mindre sjöfarten, i synnerhet den rätt omfattande del av rederinäringen, som har sin verksamhet begränsad huvudsakligen till sjöfart längs Sveriges kuster samt å dess insjöar, floder och kanaler ävensom till närmaste grannländer, således för sådana fartyg, som avses i förslagets 4 § 2 mom. b). Angelägenheten härav framstår så mycket mera, som kommitterades utredning i denna del måste betraktas som bristfällig, såtillvida att kommitterade ej heller berett representanter för detta slag av rederiförelse tillfälle att deltaga i kommitterades arbete eller att eljest under fortgången av detsamma bevaka sina intressen. Nu

antydde missförhållande har även vitsordats av sociala rådet vid behandlingen av förevarande lagförslag å sammanträdet den 20 februari 1919, likasom missförhållandet än kraftigare anmärkts i ovannämnda yttrande av Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag. Då ej heller ämbetsverken inom sig hava tillgång till den speciella sakkunskap, som kräves för ärendets närmare bedömande i denna del, har av redan angiven orsak nu anmärkta brist icke vid ärendets behandling inom ämbetsverken kunnat avhjälpas.

De sjöfolket berörande förhållanden, vilka skeppstjänstkommitterade jämlikt sitt uppdrag hava att behandla, nämligen fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden, stå i så intimt samband med varandra, att en sådan avdelning därav, som det nu framlagda förslaget innefattar, icke gärna kan utbrytas och behandlas för sig, utan att enhetligheten därav blir lidande. Särskilt äro frågorna om arbetstidens begränsning och om bemanningens tillräcklighet (s. k. bemanningsskala) i hög grad beroende av varandra. En minskning av arbetstiden medför i många fall ökat besättningsantal, och härav följer i sin tur behov av en ofta med avsevärda kostnader förbunden ökning av bostadsutrymmet för besättningen, vadan jämväl bostadsfrågan står med de nyssnämnda spörsmålen i ett innerligt samband. Det skulle utan tvivel vara fördelaktigare för dessa olika problems lyckliga lösning, om de bleve upptagna till behandling i ett sammanhang.

En annan omständighet, som är av största betydelse för bedömandet av ifrågavarande lagförslag, äro de internationella förhållandena i förevarande avseende. Av den utredning, som härutinnan förebragts i kommittébetänkandet, framgår, att världens förnämsta sjöfartsrikande nationer sakna, såsom kommitterade också framhållit, en mera genomförd lagstiftning på området, och i intet av dessa länder har arbetstiden å fartyg författningsenligt begränsats i den utsträckning, som avses i skeppstjänstkommitterades förslag. I Norge har emellertid frågan framskridit så långt, att där föreligger ett förslag till lag om arbetstiden å norska fartyg, vilket förslag för närvarande är beroende på stortingets prövning. Detta norska förslag innehåller dock i viktiga avseenden icke så långt gående begränsningar av arbetstiden som kommitterades förslag.

Betydelsen av en enhetlig internationell reglering på det socialpolitiska området, vartill även förevarande spörsmål torde få räknas, har framhållits av socialstyrelsen i underdånigt utlåtande till Eders Kungl. Maj:t (i civildepartementet) av den 11 februari 1919 över en utav svenska sektionen av internationella föreningen för lagstadgat arbetarskydd gjord underdånig framställning om åtgärder för enhetlig internationell lagstiftning på det sociala området. Styrelsen anförde därvid bland annat följande, till vilket jämväl Kommerskollegium ansluter sig.

Det vore otvivelaktigt, att den tveksamhet eller det direkta motstånd, som yppades mot sociala utvecklingstendenser och reformförslag, i många fall väsentligen förestavats av farhågor för de menliga återverkningar på landets ekonomiska liv, som av dem skulle framkallas, därest de genomfördes utan samband med likartade åtgärder av enahanda ekonomisk innebörd inom länder, med vilka vårt näringsliv stode i konkurrensförhållande. Styrelsen ville i sådant avseende särskilt erinra om den planerade lagstiftningen om genomförande av 48 timmars arbetsvecka. Då den genomsnittliga arbetstiden inom industrien för närvarande torde vara omkring 55 timmar i veckan, skulle denna lagstiftning

komma att medföra en inskränkning av arbetstiden med omkring 13 %. Då härvid torde förutsättas, att arbetsinkomsten för arbetarna icke skulle minskas, skulle lagstiftningens genomförande, även om man möjligen finge räkna med stegrad arbetsintensitet och vissa andra för produktionen gynnsamma verkningar av reformen, otvivelaktigt medföra ökning av produktionskostnaderna och stegring av produkternas pris. I den mån icke genom likartad lagstiftning enahanda belastning påvilade produktionen inom de länder, med vilka vart land stode i handelsutbyte, kunde vårt näringsliv härigenom komma i försämrad ställning gent emot utlandets till skada för landet och dess inbyggare. Motsvarande förhållanden framträdde jämväl i fråga om en skarpt social lagstiftning inom sjöfartens område. Även här framträdde starka krav på kortare arbetstid, ökad bemanning, förbättrade bostäder och utspisning o. s. v. Eventuella lagstiftningsåtgärder i sådant syfte kunde emellertid icke undgå att oproportionerligt belastade svenska företagen på området, för den händelse icke beträffande de inom sjöfartens område ledande landernas handelsflottor likartade skärpta krav gjordes gällande. Följden kunde då bliva, att vår egen rederinäringens konkurrenskraft minskades och att det svenska tonnage tliksom det svenska sjöfolket hänvisades till att övergå i utländsk drift.

Vad socialstyrelsen salunda anfört framhäver tydligt de olägenheter, som ett ensidigt genomförande för Sveriges del av en begränsning i arbetstiden å fartyg skulle kunna medföra. Särskilt är det angeläget, att i denna fråga vederbörlig hänsyn tages till gällande bestämmelser och lagstiftningsarbeten i de övriga nordiska länderna. Önskvärdheten av en internationell samverkan på detta område har även berörts vid omtörmälda sektionens av sociala rådet sammanträde den 18 februari 1919.

Emellertid finnas åtskilliga omständigheter, som tala för att den principiella frågan om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg icke bör uppskjutas i avvaktan vare sig på genomförandet av en internationell eller inter-skandinavisk lagstiftning på området eller på undanröjandet av övriga här ovan antydda hinder.

Ämbetsverken erkänna obetingat det rättmätiga i strävandena att å sjöfolket snarast möjligt vinna förbättrade arbets- och levnadsförhållanden. Såsom ett viktigt led i dessa strävanden ingår fordran på förkortning av den synnerligt långa arbetstid, som ofta utkräves av sjöfolket. De allmänna i 44 § sjölagen intagna bestämmelserna angående befälhavarens behandling av sina underordnade i förevarande avseende torde ej längre få anses tillräckliga för tillvaratagande av sjöfolkets berättigade anspråk på vila från arbetet för återhämtande av fysiska krafter samt för beredande av möjlighet att ägna sig åt utbildning, förtroelser eller andra privata angelägenheter. I den man begränsad arbetstid tillförsäkras andra kroppsarbetare, kräver rättvisan, att dylik begränsning tillgodoskommer även sjöfolket, så långt sig göra later. Härvid bör icke föröises, att i följd av de säregna förhållanden, under vilka sjömansyrket bedrivs, sjömän, isynnerhet då de äro till sjöss, icke hava tillfälle att i samma utsträckning som andra draga nytta av sin ledighet, och just med hänsyn till dessa säregna förhållanden måste frågan om arbetstiden å fartyg bedömas ur delvis andra synpunkter än dem, som gälla beträffande de flesta andra verksamhetsgrenar.

Vid granskningen av det föreliggande lagförslaget hava vidare ämbetsverken funnit, att detsamma, rörande arbetstiden å fartyg till sjöss och såvitt

angår den större sjöfarten, i stort sett icke innebär några väsentligare ändringar i de nu såväl hos oss som utomlands bestående förhållandena.

Däremot är det ofrankomligt, att den föreslagna begränsningen av arbetstiden i hamn i beaktansvärd omfattning avviker från vad nu både i Sverige och utomlands för nyss åsyftade sjöfart tillämpas, likasom den mindre sjöfarten, om den också icke direkt påverkas av de internationella förhållandena, komme att genom den föreslagna lagstiftningen drabbas av hinder, vilkas verkningar, om de än icke för närvarande lata sig till fullo överskådas, kunna befaras vara nog så vittgående till rederinäringens nackdel. Att märka är att detta slags sjöfart till stor del bedrivs direkt av industriföretagen själva, vanligen med uppgift att tillföra företaget dess behov av råvaror. I den mån detta slags sjöfart icke bereddets möjlighet till en undantagsställning, skulle allvarliga hinder för dessa industriens uppehållande av driften omedelbart inställa sig. Detta torde gälla i främsta rummet träindustrien, men även i viss utsträckning järnindustrien.

Nu senast antydda svårigheter böra dock ej utgöra hinder för att en lagstiftning om begränsad arbetstid på svenska fartyg kommer till stånd omedelbart i anslutning till motsvarande lagstiftning för industriens vidkommande, om blott sådana garantier därmed förbindas, att den nya lagen må träda i kraft först å tid, som Eders Kungl. Maj:t med hänsyn till nyss angivna och eventuellt andra hinder kan finna skäligt bestämma, samt att, i den mån lagen trätt i kraft, utväg är beredd till medgivande av dispens från densamma dels under vissa övergångstider dels ock eljest i trängande fall. Vidare synes härvid den blivande svenska lagen i vissa viktigare punkter böra bringas i närmare överensstämmelse med och åtminstone tillsvidare icke gå längre än det nu föreliggande, motsvarande norska förslaget

Vad då beträffar det närmare innehålllet av en dylik lagstiftning, hava rörande det framlagda kommittéförlags-ets uppställning och formella avfattning i övrigt erinringar gjorts av innebörd huvudsakligen, att bestämmelserna vore, särskilt vid jämförelse med det motsvarande norska förslaget, alltför invecklade för att utan ett grundligare studium kunna fullt förstås särskilt av dem, som äro av desamma mest intresserade, nämligen sjöfolkets olika kategorier. Ämbetsverken vilja ingalunda förneka riktigheten och vikten av dessa erinringar, på samma gång som enligt ämbetsverkens mening förslagets avfattning på vissa punkter skulle i tillämpningen kunna giva anledning till stridiga tolkningar. Det bör dock erkännas, att här möter ett skäligen svårarbetat fall, då det gäller att enligt vanliga fordringar på svensk lagstil och klarhet jämte precision i avfattningen giva uttryck för de skiftande företeelser, som komma till synes i fråga om sjöfolkets arbete och varmed det industriella arbetet icke är i detta avseende jämförligt. Den knappa tiden för ämbetsverkens behandling av ärendet har emellertid ej gjort det möjligt för ämbetsverken att lämna något egentligt bidrag till den överarbetning av förslaget i formellt hänseende och särskilt för att göra det lättfattligare, som läser vara erforderlig innan förslaget erhåller egenskap av utfärdad lag.

Efter dessa erinringar av mera allmän natur övergå ämbetsverken att behandla de olika bestämmelserna i förslaget, därvid ämbetsverken funnit anledning särskilt uttala sig i nedan angivna delar.

1 §.

I första stycket, som innehåller definitionen på det i förslaget så dominerande begreppet »skeppstjänst», kännetecknas denna såsom vederbörande *åliggande* arbete på grund av hans anställning ombord. Huruvida å svenskt fartyg anställd sjöman åligger, utom i fall av nöd eller med hänsyn till sjöfartssäkerheten, att fullgöra arbete, som ej anses ingå i hans befattning ombord, såsom att utföra med helt annan befattning förenligt arbete, kan väl anses åtminstone tvivelaktigt. Sjölagens 78 § innehåller för envar av besättningen rätt stränga bestämmelser i fråga om hans arbetsskyldighet, dock ej utöver skyldigheten att »fullgöra tjänsten». Bestämmelserna i 1 § uti lagen om arbetarskydd den 29 juni 1912 om undantag från lagens tillämpning av »arbete som utföres av sjöfolk och är att hänföra till skeppstjänst» kunna vidare möjligen giva anledning till den uppfattningen, att ej allt arbete en sjöman utför för det fartygs räkning, varå han är anställd, utgör skeppstjänst. Då det, bland annat, för vinnande av den föreslagna lagstiftningens syfte, är angeläget att därunder faller allt sjömannens arbete för fartygets räkning, och det är lika angeläget till förekommande av stridiga tolkningar, att definitionen därefter avpassas, samt enär någon särskild anledning icke läser kunna skäligen åberopas, varför de personer skulle undantagas, som åro anställda å fartyg utan att därför åtnjuta betalning (såsom t. ex. elever å skolfartyg), torde ifrågavarande första stycke böra så ändras, att lagen får tillämpning å arbete, som av person, anställd å svenskt fartyg, utföres för fartygets räkning, evad det sker ombord eller icke.

Från lagens tillämpning böra av lätt insedda skäl undantagas även läkare jämte biträde åt sådan samt förvaltare (superkarg) ävensom andra än härutinnan redan angivna personer, som åro anställda uteslutande för passagerares trevnad och bekvämlighet, såsom medlemmar i musikkapell och därmed jämförliga personer.

Med hänsyn till de omständigheter, under vilka s. k. pråmförare uträtta sitt arbete, åro de närmast att likställa med kroppsarbetare och böra därför falla under lagens tillämpning. Detta synes enklast kunna uttryckas genom någon bestämmelse om att de ej i den blivande lagen åro att anse såsom befälhavare.

Inrymmandet under lagens tillämpning av alla befäls personer utom befälhavaren står i strid med arbetstidskommitténs i dess numera avgivna förslag till lag om arbetstidens begränsning (§ 2) intagna ståndpunkt, att sasom arbetare skall vid den lagens tillämpning ej räknas disponent, verkmästare eller annan befattningshavare i överordnad ställning. De skäl, som därvid varit avgörande, kunna även, trots de olika förhållandena inom industrien, å ena, och sjöfarten, å andra sidan, i väsentliga delar åberopas rörande styrmannen och maskinisten, åtminstone, i fall då flera finnas, rörande förste styrmannen och förste maskinisten. De skyldigheter, som enligt sjölagens 79 och 80 §§ åligger styrmannen och maskinisten (resp. förste styrmannen och förste maskinisten) åro också, särskilt vad angår den större sjöfarten, i vilken just flere än en styrman och en maskinist finnas å ett och samma fartyg, av den art, att för deras fullgörande läser krävas även annan tid än den som enligt lagförslaget vore medgiven, även om härvidlag styrmannen vid frånvaro av eller förfall för befälhavaren vore att anse såsom fartygets från lagens tillämpning undantagna befälhavare. Grunden till att icke ens förste styrmannen, och då ej heller förste maskinisten, undantagits är nog i

synnerhet det jämväl enligt ämbetsverkens mening mycket behjärtansvärda intresset att söka såmedelst förebygga det skäligen hårda utnyttjande av styrmannens arbetskraft, som understundom ännu förekommer. Men denna omständighet synes ämbetsverken icke utgöra tillräcklig anledning att, med åsidosättande av andra här ovan antydda hänsyn, ställa förste styrmannen och förste maskinisten under den blivande lagens tillämpning. Härtill kommer ytterligare det olämpliga uti att dessa personer, i vilkas göromål skulle vanligen ingå att fördela skeppsfolkets arbete för fartygets räkning med därav ofta följande ersättning för övertidsarbete, skulle själva bliva mottagare av dylik ersättning. Med hänsyn därjämte till att den norska lagstiftningen, åtminstone såvitt angår ersättning för övertidsarbete, ej äger tillämpning på, bland andra, förste styrmannen och förste maskinisten, hava ämbetsverken funnit såsom den lämpligaste utvägen på denna punkt att generellt uttala sig för fullständigt undantag från den blivande lagens tillämpning beträffande förste styrmannen och förste maskinisten, medan enligt ämbetsverkens mening skeppstjänsten av övriga styrmän och maskinister, således även då endast en styrman resp. en maskinist finnes anställd å fartyget, skulle falla under lagens tillämpning.

Då i det norska förslaget undantages från lagens tillämpning skeppstjänst även å bogserfartyg, kunde sättas i fråga ett liknande undantag i den svenska lagstiftningen. Som emellertid förhållandena i de båda länderna härutinnan icke äro alldeles jämförliga, och då genom de av ämbetsverken förutsatta möjligheterna till dispens lindringar i erforderliga delar böra kunna vinnas, hava ämbetsverken ansett sig icke böra påyrka något dylikt generellt undantag för bogserfartyg.

Av hänsyn till den länge tillämpade anordningen att å passagerarfartygen köks- och upppassarpersonalen tages i anspråk även för befälhavarens och besättningens räkning samt för vinnande av viss motsvarighet med den i det norska förslaget medgivna friheten att för steward-, kock- och mässpersonal å fartyg med passagerarcertifikat utsträcka den vanliga arbetstiden även till tid efter klockan åtta eftermiddagen finna sig ämbetsverken böra hemställa att efter orden »anställd uteslutande för» tilläggas orden »eller å fartyg försett med passagerarfartygscertifikat huvudsakligen».

2 §.

I 2 mom. torde till förebyggande av eljest möjligen uppstående misstolkning en omformulering kunna vidtagas, varav tydliggen framgår, att villkoret om minst en timmes tidslängd gäller allenast annat uppehåll i skeppstjänsten än måltidsrast.

Definitionen i 1 mom. å »avbruten gång» synes böra erhålla en tydligare avfattning.

3 §.

Början av 1 mom. torde lämpligen omformuleras därhän, att momentet angives avse fartyg i annat fall, än varom i 2 mom. sägs.

I 1 mom. a) torde efter förebild från det norska förslaget maximitidens längd bestämmas till nio timmar, dock i tropikerna blott åtta timmar, i stället för föreslagna åtta och en halv timmar.

Då, enligt vad under hand meddelats ämbetsverken från skeppstjänstkommitterade, med de i 2 mom. och andra ställen i förslaget förekommande orden »rengöring, som må vara stadgad och ankomma på sjömannen», hänsyftas på av nämnda kommitterade planerade författningsbestämmelser i ämnet, synes detta böra så tydligt uttryckas, att härvid förväxling icke kan äga rum med bestämmelser, meddelade av t. ex. befälhavaren. Även av denna omständighet framgår i sin mån det svåra i att lagstifta om arbetstidens begränsning utan samtidig behandling av andra på skeppstjänstkommitterade ankommande förslag. Till undvikande av ett föregripande böra här och å andra ställen i förslaget utgå orden »av de för befälhavaren eller sjöman avsedda rum».

I enlighet med önskemål, som från sjösakkunnigt håll vid frågans behandling inom sociala rådet uttalats, finna även ämbetsverken lämpligt, att stadgandena i förevarande moment ändras därhän, att möjlighet beredes till sjövakt vid uppehåll i hamn även utöver 24 timmar. Det synes nämligen även ämbetsverken, att en sådan anordning bör vara till fördel jämväl för manskapet t. ex. i de fall, där täta avbrott i besättningens vila kunna erfordras på grund av lastnings- eller lossningsarbete.

Det i 1 mom. b) medgivna arbetet å helgdag bör skäligen få omfatta även tillsyn å provianten, nämligen då sådan tillsyn är nödvändig, något som stundom kan vara fallet t. ex. i tropikerna i fråga om födoämnen, som där kunna vara underkastade snar förskämning.

Den i sista punkten av 1 mom. b) omförmälda arbetstiden synes böra efter förebild från norska förslaget utsträckas till kl. 8 e. m.

Frågan om den i 3 mom. avsedda rätten för sjöman till viss ledighet från skeppstjänsten synes bliva bäst ordnad genom att sjömannen berättigas till sådan ledighet under oavbruten tid, som ej må understiga exempelvis sex timmar och sammanfaller i erforderlig mån med ortens affärs- eller expeditionstid.

- 4 §.

I 2 mom. a) avses, enligt meddelande under hand från skeppstjänstkommitterade, sådana fall, där resans tidslängd visserligen understiger tolv timmar, men förhållandena i övrigt äro sådana, att skeppstjänstens indelning i vakter är erforderlig. Stycket a) avser nu att påbjuda att då vaktindelning äger rum å dylika fartyg, denna indelning skall ske enligt de i 1 mom. angivna grunder. En formulering, som tydligare utmärker detta, synes önskvärd.

Då 2 mom. b) avser skeppstjänst såväl i hamn som till sjöss borde, för vinnande av bättre och givetvis praktiskt nyttig överskådlighet, bestämmelsen hava upptagits såsom sidoordnad med dels bestämmelserna i 3 § om skeppstjänst i hamn och dels bestämmelserna om skeppstjänsten till sjöss i 4 § 1 mom. och 2 mom. a).

Beträffande 2 mom. b) bör vidare bemärkas, att den där stadgade maximitiden av sextiotre timmar i veckan innfattar en skärpning i jämförelse med det norska förslaget, som i motsvarande fall bestämmer maximitiden till 54 timmar. Huruvida det skulle låta sig göra att på denna punkt anpassa den svenska lagstiftningen efter det norska förslaget tilltro sig ämbetsverken, med hänsyn isynnerhet till den ovan anmärkta bristfälliga utredningen i denna del av ärendet

icke att bedöma och föreslå därför icke någon ändring härutinnan. Ämbetsverken äro ock medvetna om att de svenska förhållandena i förevarande avseende icke alls äro jämförliga med de norska. Redan kommitterades förslag innebär ett högst väsentligt framsteg till dessa arbetarkategoriernas skydd.

5 §.

Kompletterande bestämmelser synas erforderliga så att klart framgår, å vilket dygn avgången eller ankomsten äger rum, något som lärer vara nödvändigt för att särskilt då händelsen inträffar nära midnattstid äga full visshet, å vilka av två omedelbart på varandra följande dygn den i paragrafen angivna sammanlagda arbetstiden skall falla.

6 §.

I 2 mom. första punkten bör, med hänsyn till 3 § 2 mom. och 4 § 1 mom. a), för övertidsarbete å helgdag göras den reservationen, att bestämmelsen gäller i fall, då vaktindelning ej äger rum.

I överensstämmelse med det norska förslaget torde i 4 mom. maximigränsen för veckans övertidsarbete bestämmas till 21 timmar. Men därutöver bör medgivnas den ökning i tiden för övertidsarbete, som må betingas för att sjöman skall kunna vid behov avkrävas av tidvattnet beroende ovillkorligen erforderligt arbete.

I föreliggande lagförslag omnämnes intet särskilt om sjömans tjänstgöring som nattvakt i hamn. Enligt ämbetsverkens mening bör sådan kunna påfordras även i fall, då den icke kan hänföras till sådan skeppstjänst, som i 8 § åsyftas. En bestämmelse härom torde böra ingå i den nya lagen samt förbindas med en lämpligen i anslutning till de i 6 § avsedda stadganden intagen föreskrift av ungefärligen följande lydelse: Gör sjöman annan nattvakt i hamn än sådan, varom sägs i 3 § 2 mom., skall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas honom under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning därtör utgå till sjömannen såsom för övertidsarbete.

7 §.

Beträffande grunderna m. m. vid beräkning av ersättning för övertidsarbete hava ämbetsverken haft anledning beakta: å ena sidan dels motsvarande nu gällande bestämmelser i 96 § sjölagen, vilka tillkommit år 1914 efter många och genomgripande förslag till ändringar i det ursprungliga kommittéförslaget på sin tid samt efter sammanjämkning av stridiga beslut härutinnan av riksdagens kamrar, dels de skiljaktiga meningar, som mot skeppstjänstkommitterades ifrågasvarande förslag avgivits av två bland dem och vidare utvecklats i Stockholms Rederiaktiebolag Sveas nämnda yttrande, dels ock det norska förslaget motsvarande stadganden; samt, å andra sidan, motiven för den ställning i frågan, vilken kommitterades majoritet intagit. Efter vägande mot varandra av de olika ståndpunkter, som sålunda kommit till synes, hava ämbetsverken kommit till den uppfattningen, att de enligt majoritetens förslag utgående beloppen bleve särskilt i fråga om sjömän i högre grader väl dryga; att för beloppens fixering en kombination av sjömannens omtalade kontanta avlöningsförmåner för månad med ett

för alla sjömän lika belopp vore lämplig; samt att beloppen borde regleras även genom maximi- och minimigränser. Förslagets bestämmelser i nu anmärkta hänseende torde därför kräva en väsentlig revision.

Godtages det av kommitterades majoritet framlagda förslaget, bör ordet »månadslön» lämpligen utbytas mot annan mera tydlig beteckning såsom »avtalade kontanta löneförmaner för månad». Vidare bör andra stycket fullständigas med att efter orden »å andra dagen» insättas orden »och för varje därefter utan avbrott följande dag».

Huru än saken ordnas, bör rimligen i fall, att övertidsarbetet innefattar sådant fullgörande av skeppstjänsten, som avses i sjölagens 95 §, resp. andel i avgången sjömans hyra avdragas från den ersättning, som eljest skolat utgå för övertidsarbetet.

8 §.

Under a) bör angivas, såsom kanske är avsett och uttryckligen nämnes i det norska förslaget, även de ombordvarandes och lastens säkerhet. Under sådan förutsättning kunde lämpligen användas den i 5 a § sjölagen använda beteckningen »säkerheten för fartyg, liv eller gods».

Med hänsyn till det norska förslagets innehåll på motsvarande punkter samt till hittills tillämpad, enligt ämbetsverkens åsikt god praxis böra de under a)—d) uppräknade undantagen kompletteras med skeppstjänst bestående i biträde vid fartygets manövrering, i signalering, nattning av däck, sträckning och intagning av solsegel, båttjänst före klockan åtta e. m. eller eljest av någon, medan han har vakt, ävensom rengöring i snygghetens eller hygienens intresse, allt såvitt arbetet är av nöden.

13 §.

Det må sättas i fråga, om ej med hänsyn till förseelsens natur straffbestämmelsen i andra stycket bör anpassas efter sista stycket i 285 § sjölagen.

Vidkommande övergångsstadganden och föreskrifter om dispenser vilja, med stöd av vad ovan härom av ämbetsverken uttalats, och då dispenserna helst böra meddelas av samma myndighet som i fråga om dispenser från den eller de lagar, som må komma att reglera begränsning av arbetstiden i allmänhet, nämligen arbetsrådet, ämbetsverken föreslå, att en blivande lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg avslutas med bestämmelser motsvarande 3 och 16 §§ ävensom övergångsbestämmelserna i förslaget till lag om begränsning av arbetstiden.

På grund av den dominerande ställning, som den blivande lagen skulle komma att intaga i fråga om de viktigare av de ämnen, som beröras i sjölagens 44 och 96 §§ synes vid den av ifrågavarande lagstiftning betingade ändringen av deras lydelse böra iakttagas, att hänvisningen till den nya lagen ingår såsom det huvudsakliga och resp. delar av det nuvarande innehållet få bilda undantag därifran.

Sociala rådets protokoll den 18 och den 20 februari 1919.

*Sociala
rådet.*

Protokoll, hållet vid sammanträde av sociala rådets sektion för arbetarskydd och arbetarfrågor i allmänhet den 18 februari 1919 kl. 10 f. n.

Närvarande: Generaldirektören Elmquist, ordförande, byråcheferna Huss, Först och Molin, t.f. byråchefen Hellström, byråassistenten Eggert, ledamöterna av sociala rådet redaktören E. Rinman, fru E. Broomé, landssekreteraren F. H. Hallberg, disponenten E. Wijkander, direktören E. Indebetou, ledamoten av riksdagens första kammare Nils Persson, förtroendemannen K. W. Holmström, ledamoten av riksdagens första kammare E. Söderberg samt kommerserådet Malmén och överinspektören N. G. Nilsson såsom representanter för K. Kommerskollegium. På särskild anmodan närvar dessutom ombudsmannen för Sv. Sjömansunionen N. Olsson.

§ 1.

Meddelade herr *ordföranden*, att överläggningarna vid förmiddagens sammanträde voro avsedda att röra sig om förslaget till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg.

Sedan härefter förhandlingarna förklarats började, begärdes ordet av herr *Indebetou*, som fann huvudparagraferna i förslaget ovanligt långa och med hänsyn till formuleringen svåra att fatta, särskilt då med tanke på att de, som lagen närmast gällde, sjömännen, i allmänhet kanske mindre än andra besutto vana att läsa och tolka lagar och författningar. Talaren framhöll i motsats härtill det norska lagförslaget i ämnet, som vore lättfattligt och synnerligen praktiskt uppställt. Beträffande innehållet fann talaren bestämmelserna i det svenska förslaget i åtskilliga punkter väsentligt skärpta jämförda med motsvarande bestämmelser i det norska. På grund av sjöfartsnäringsens internationella karaktär hade det varit önskvärt, att samverkan beträffande förevarande lagstiftning hade kommit till stånd åtminstone mellan de skandinaviska länderna. Talaren påyrkade i detta sammanhang en omarbetning av förslaget i närmaste anslutning till det norska. Vidare beklagades, att förslaget tillkommit i sådan hast. Det hade varit lyckligare, att detsamma utarbetats jämsides med den övriga reglering av fartygsbesättnings levnads- och arbetsförhållanden, i fråga om vilken det åläge sakkunniga att avgiva förslag, och ej, som nu skett, lösryckts därifrån. I dess nuvarande form måste talaren avstyrka förslagens framläggande. Blevde lagen likväl genomförd, borde densamma nödvändigtvis givas en provisorisk karaktär, då säkerligen ändringar däri snart nog skulle visa sig behövlige.

Slutligen uttryckte talaren sitt beklagande av att redarna för ångfartyg i inrikes- och kanalfart ej varit representerade bland de sakkunniga vid förevarande lagförslags avgivande, då berörda fartygskategorier utgjorde en väsentlig del av den svenska handelsflottan.

I ovanstående uttalande instämde i huvudsak herr *Wijkander*, som dessutom dock ville ha särskilt understruket önskvärldheten och betydelsen därav, att

ett interskandinaviskt samarbete hade kommit till stånd beträffande förevarande lagstiftning.

Herr *Söderberg* förklarade sig, alldenstund sjömannens organisationer ej vore anslutna till landsorganisationen, ej närmare känna sjöfolkets förhållanden men efter de studier, han, så långt tiden medgivit, ägnat förslaget och med hänsyn till det förhållandet, att sjöfolkets ombud bland de sakkunniga i stort sett biträtt förslaget, fann han sig kunna tillstyrka detsamma såsom utgångspunkt för en blivande mera definitiv lagstiftning i ämnet, ehuru han bl. a. ej kunde godtaga den motivering, som av sakkunniga förebragts för den dagliga arbetstidens i hamn utsträckning med en halv timme utöver 8 timmar. I fråga om lagens giltighet ansåg talaren ingen anledning föreligga att giva densamma provisorisk karaktär. För övrigt hade från sakkunnighåll upplysts, att lagförslagets stadganden i mångt och mycket byggde på redan befintlig praxis, variör lagens genomförande i huvudsak komme att stadfästa denna.

I detta uttalande instämde herr *Holmström*.

Herr *Rinman* framhöll den utomordentligt korta tid, som stått sektionens ledamöter till förfogande för att sätta sig in i lagförslagets olika bestämmelser och bilda sig en uppfattning om dess innebörd. Talaren ville hava uttalat, att han livligt önskade en så pass långt gående lagstiftning i förevarande syfte, som förhållandena medgäve, men att han av anförda skäl nu ej kunde avgiva något omdöme om föreliggande lagförslag.

Till detta av herr *Rinman* gjorda uttalande anslöt sig herr *Hallberg*.

§ 2.

Vid den granskning av förslagets särskilda bestämmelser, som härefter följde, gjordes i huvudsak följande yrkanden och erinringar.

1 §.

Herr *Indebetou* ansåg principiella skäl bjuda, att övermaskinist och förste styrman ej inbegreps under lagen. I 2 § av det utav arbetstidskommittén framlagda förslaget till lag om arbetstidens begränsning hade ju också bl. a. personer i överordnad ställning undantagits från lagens tillämpning. Emellertid bjöde härvid rättvisan, att ifrågavarande befälspersoners löner avpassades så, att de genom undantagande från lagen ej komme i sämre ekonomisk ställning än övrigt befäl ombord. I anslutning till det sagda och med hänvisning till det norska förslaget, yrkade talaren, att övermaskinist och förste styrman skulle undantagas från lagens bestämmelser. I detta yrkande instämde herr *Wijkander*, varjämte herr *Hallberg* förklarade sig dela herr *Indebetous* allmänna synpunkter i frågan.

Herr *Söderberg* ville hänvisa till förslagets bestämmelser angående övertidsarbete samt angående arbete för fartygets säkerhet. Då ifrågavarande bestämmelser säkerligen i förekommande fall skulle möjliggöra arbete i erforderlig utsträckning utöver ordinarie arbetstid, syntes något behov av att ställa berörda befälskategorier eller befälet över huvud taget utanför lagen icke föreligga.

Den uppfattning, som av herr *Söderberg* salunda gjorts gällande, delades av herr *Holmström*.

Herr *Persson* ansåg, att arbetsförhållandena ombord å ett fartyg och å ett industriellt arbetsställe ej voro jämförbara. De skäl, som föranlett undantagande av personer i befälsställning inom industriella och dylika företag från tillämpningen av den föreslagna lagen om arbetstidens begränsning, kunde icke göras

gällande beträffande fartygsbefäl och alldeles särskilt icke beträffande övermaskinist.

Herr *Indebetou* yrkade, att definitionen å oceanfart i denna § skulle bringas i överensstämmelse med motsvarande definition i gällande befälsförordning, enär om här föreslagna definition godtoges och den icke osannolika följden härav bleve, att densamma infördes även i övriga författningar å sjöfartens område, beträffande vilka fartbeteckningen vore av betydelse, menliga konsekvenser skulle uppstå med hänsyn till bostadsutrymmet ombord å fartyg, som under vintermånaderna måste söka sysselsättning i fraktfart på hamnar vid Medelhavet och Svarta Havet och särskilt då ifråga om styrmännens antal. 2 §.

Herrar *Söderberg* och *Holmström* anslöto sig till manskapsrepresentanternas 3 § 1 mom. a) bland de sakkunniga reservation angående arbetstiden i hamn och yrkade i enlighet härmed, att densamma skulle fastställas till 8 timmar om dygnet.

Herr *Indebetou* med vilken Herr *Wijkander* instämde, yrkade, att den ordinarie dagliga arbetstiden i hamn i likhet med vad som skett i det norska lagförslaget, skulle bestämmas till 9 timmar.

Herr *Indebetou* uttalade önskvärheten av att förevarande stadgande ändrades så, att möjlighet bereddades för befälhavaren att sätta sjöväkt även vid uppehåll i hamn utöver 24 timmar. Detta vore till fördel jämväl för manskapet bl. a. i de fall, där täta avbrott i besättningens vila erfordrades på grund av lastnings- eller lossningsarbete. 3 § 2 mom.

Herr *Indebetou* ansåg, att även i de fall, där 3 styrmän funnos ombord, 4 § 1 mom. a) det under vissa förhållanden vore olämpligt med en uppdelning av styrmännens tjänstgöring på tre vakter, detta icke minst med hänsyn till sjöfartssäkerheten. Stadgandets avfattning borde därför ändras så, att en dylik vaktindelning beträffande styrmännen ej nödvändigtvis erfordrades. Däremot delade talaren icke den uppfattning, som i särskild reservation gjorts gällande av representanten för ångfartygsredarna bland de sakkunnige, nämligen att beträffande eldarna trevakts-systemet borde tillämpas endast när antalet det lämpligen medgäve.

Herr *Indebetou* föreslog, att sektionen skulle uttala önskvärheten av att förevarande § ändrades i den riktningen, att därav klart framginge, när ett fartygs avgång från hamn skulle anses börja och dess ankomst till hamn sluta. 5 §.

Herr *Indebetou* med vilken herr *Wijkander* instämde, yrkade att den tid varunder sjöman högst finge användas till övertidsarbete skulle utsträckas till 21 timmar i veckan, så att överensstämmelse härutinnan erhöles med det norska lagförslaget. 6 § 4 mom.

Herr *Indebetou* fann beräkningsgrunden för den i §:en stadgade övertidsersättningen principiellt riktig och framhöll särskilt, att han i förevarande avseende ej kunde ansluta sig till det norska förslaget. Emellertid vore den föreslagna ersättningen, särskilt beträffande arbete å helgdag, väl högt tilltagen, och ville talaren uttala önskvärheten av att för densamma sattes såväl en maximi- som minimigräns. 7 §.

Beslöts, att upptaga det föreliggande lagförslaget till slutlig behandling instundande torsdag den 20 februari.

Justerat:
Henning Elmquist.
Erik B. Rinman.

Vid protokollet:
Willgott Stenholm.

Utdrag av protokoll, hållet vid sammanträde av sociala rådets sektion för arbetarskydd och arbetarfrågor i allmänhet den 20 februari 1919 kl. 10 f. m.

Närvarande: Vid behandlingen av förslaget till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg: Generaldirektören Elmquist, ordförande, byråcheferna Fürst och Molin, yrkesinspektrisen Hesselgren, byråassistenten Eggert, socialfullmäktigen Lindqvist, ledamöterna av sociala rådet redaktören E. Rinman, fru E. Broomé, landssekreteraren F. H. Hallberg, disponenten E. Wijkander, disponenten H. Almström, direktören E. Indebetou, ledamoten av riksdagens första kammare Nils Persson, förtroendemannen K. W. Holmström och ledamoten av riksdagens första kammare E. Söderberg samt kommerserådet Malmén såsom representant för K. Kommerskollegium.

§ 1.

Upptogs till slutlig behandling förslaget till »lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg».

§ 2.

Herr Persson uttalade, att han, på grund av de skäl, som av herr Söderberg anförts i hans allmänna uttalande vid den föregående behandlingen av ämnet men även med stöd av den förda diskussionen, ansåg det föreliggande lagförslaget kunna godkännas.

Fru Broomé förklarade sig på grund av bristande kunskap i ämnet icke kunna uttala någon mening om förslaget.

Herr Almström anslöt sig till herr Wijkanders allmänna uttalande vid den första behandlingen av lagförslaget.

§ 3.

Vid den härefter följande granskningen av förslagets särskilda bestämmelser förekom, utöver vad i protokollet vid föregående behandling av ämnet upptagits, huvudsakligen endast följande.

3 § 1 mom. b). Fru Broomé ville hava uttalat, att hon fann den här föreslagna arbetstiden, i vad den avsåge den kvinnliga personalen ombord, väl drygt tilltagen.

4 § 2 mom. I anslutning till stadgandena i detta moment beslöt rådet uttala, att rådet på grund av den alltför knappt tillmätta tiden funnit det ytterst svårt att avgiva något utlåtande över föreliggande lagförslag i dess helhet men alldeles särskilt funnit det svårt att uttala sig om här föreslagna bestämmelser med hänsyn till det förhållandet, att något yttrande från redarna för den kategori av fartyg, varom här vore fråga, ej föreläge.

8 § a). Herr Indebetou uttalade önskvärdheten av att här stadgade undantag i fråga om skeppstjänst, som vore nödvändig för fartygets säkerhet, skulle utsträckas att gälla även dylik tjänst för lastens säkerhet, enär arbete för sist-

nämnda ändamål vore av samma vikt som arbete för fartygets säkerhet samt ingalunda alltid, såsom till äventyrs kunde göras gällande, kunde inbegripas under sistberörda slag av arbete.

§ 4.

Sedan överläggningarna om förslaget till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg förklarats avslutade, upptogs omedelbart för slutlig behandling förslaget till lag om arbetstidens begränsning.

Vid protokollet:
Willgott Stenholm.

Justerat:
Henning Elmquist.
Erik B. Rinman.

Stockholms rederiaktiebolag Svea anför:

*Stockholms
rederiaktie-
bolag Svea.*

Beträffande Skeppstjänstkommitterades betänkande I Förslag till Lag om begränsningen av arbetstiden å svenska fartyg avgivet den 31 januari 1919 tilllåta, vi oss efter samråd med Angfartygsaktiebolaget Göta Kanal göra följande erinringar, vilka likväl på den grund att betänkandet för oss varit tillgängligt endast denna dag icke utesluta, att ytterligare erinringar kunde från vår sida vara av behovet påkallade.

Vi anse oss till en början böra framhålla den synnerliga vådan av utfärdandet av den ifrågasatta lagen om begränsningen av arbetstiden å svenska fartyg med hänsyn till den betänkligt sämre ställning, som därigenom skulle påtvingas den svenska sjöfarten i jämförelse med den utländska. Det skulle icke bliva möjligt för svensk sjöfart att kunna med framgång hävda sin plats gent emot utländska konkurrenter, därest icke allenast besättningens arbetstid ombord göres kortare än å utländska fartyg, utan dessutom avsevärda kostnader för övertidsarbete komme att påläggas i den utsträckning, som framgår av förslaget. Det synes oss därför vara av nationell betydelse att icke nu, innan den internationella uppfattningen om arbetstidens längd hunnit stabilisera sig, lagfästa bestämmelser, vilka kunna för den svenska sjöfartsnäringen bliva av ödesdiger beskaffenhet.

Bland kommitterade har icke funnits någon redarerepresentant för ångbåtsflottan i svensk »östersjöfart», kusttrafik eller kanaltrafik, och det är därför givet, att de säregna förhållanden, som förekomma vid dylik fart icke kunnat bliva behörigen beaktade.

§ 1.

Å passagerarångarna i kust- och östersjötrafik samt kanaltrafik finnes ej personal anställd *uteslutande* för passagerare, utan avses dylik personal jämväl för *besättningens* mathållning. Det är därför nödvändigt att borttaga ordet »uteslutande», då eljest passagerarnes kosthåll och upppassning ej kan tillgodoses.

Bestämmelsen i e) bör vinna tillämpning även för maskindrivna fartyg på där angivna förut annonserade trader, då även för dessa det torde vara omöjligt att lämna bestämda arbetsföreskrifter, och då dessa i många fall stå i direkt trafikförbindelse med järnvägarna.

§ 2.

Vi instämma här fullständigt med vad herr Nordborg i särskild mening uttalat, men vilja härutöver påpeka att helgdag = »här i riket bruklig helgdag» kan förorsaka betydande olägenheter i utländska hamnar, där helgdagarna icke äro överensstämmande med de svenska och vice versa.

Mom. 3. Beteckningen å farter bör överensstämma med Kungl förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. den 29 mars 1912 § 2. Det kan eljes befaras att de i detta mom. använda beteckningarna komma att föranleda fullständiga nu överskådliga omkastningar i besättningslistorna beträffande speciellt antalet befäl ombord.

§ 3.

Vi anse — på skäl, som herr Nordborg framlagt för att den ordinarie dagliga arbetstiden i hamn med undantag för kökspersonalen bör liksom hittills utgöra 10 timmar å söckendag och vilka skäl vi kraftigt understryka — att om de sakkunniges förslag vinner beaktande vad beträffar svensk kust- och kanaltrafik, där ångarna gå ur hamn i hamn, det icke blir möjligt att på ett tillfredsställande sätt ordna de reguljära förbindelserna. Samma gäller för det fall att sjömännens arbete å helgdag uteslutes, vilket enligt vår mening skulle fullständigt ödelägga den reguljära passageraretrafiken. Härtill kommer att arbetstiden för besättningen icke lämpligen kan göras kortare än den för hamnarbetare gällande; om sålunda hamnarbetarnas arbetstid är 9 timmar per dag, bör för besättningen sättas åtminstone 9½ timmar, då tid åtgår för klargöring före lastnings och lossnings början och efter arbetet för påläggning av luckor och pressenningar m. m.

Bestämmelsen i § 3 mom. 1 b) sista raden om arbetstidens förläggning mellan klockan fem förmiddagen och sju eftermiddagen bör bringas i överensstämmelse med § 4 mom. 1 b) sista raden å sid. 11 »fem förmiddagen och åtta eftermiddagen».

§ 4.

Mom. 1 b). Vi vilja icke underlåta framhålla nödvändigheten av att icke sådana bestämmelser utfärdas, som omöjliggöra en del nödvändiga och stundom av myndigheterna fordrade arbeten.

Så kan exempelvis inträffa att en passagerarångare efter stormig resa inkommer i skärgården och behöver avspolas. Vid karantänsanstalter kunna av därvarande myndigheter rengöring eller andra arbeten anbefallas, vilka ävenledes måste omedelbart komma till utförande. Bestämmelserna böra lämna möjligheter härtill.

§ 5.

Vi instämma med herr Nordborg.

§ 6.

Vi instämma med herr Nordborg och vilja särskilt understryka nödvändigheten av att bestämmelserna om begränsning av övertidsarbetet ej komma att gälla för ångare med förut annonserade turer eller för fartyg, som användas vid lastning eller lossning av dylika ångare, ej heller för arbete med resandes bagage, post eller gods, som lätt kan taga skada.

Bestämmelsen i mom. 2 synes oklar och orimlig, och vi vilja som ett exempel härå anföra vår ångare »Heimdall». Ångaren går i reguljär trafik Stockholm—Åbo—Stockholm, avgår från Stockholm torsdagar kl. 10 em., ankommer till Åbo fredagar omkring kl. 5 em., avgår åter från Åbo lördagar omkring kl. 11 em. samt anländer till Stockholm söndagar omkring kl. 5 em.; den ligger under övriga tiden av veckan i Stockholm. Denna trafik utgör en del av en turlista, bestämd av finsk statsmyndighet, och kan icke från svensk sida ensidigt omläggas. Nu skulle besättningen, som under det långa uppehållet i Stockholm i regel icke belastas med något som helst ansträngande arbete, vid ankomsten söndag eftermiddag till Stockholm eventuellt icke vara berättigad att utföra lossning av passageraregods och dylikt, då sådant arbete icke har inflytande på *fartygens avgång*, men väl på möjligheten för passagerarna att exempelvis medfölja aftonens tåglägenheter. Motvarande exempel är tillämpligt för en stor del av våra kust- och kanalångare.

§ 7.

Vi anse i likhet med herr Nordborg, att frågan om övertidsersättningen icke är tillfredsställande utredd. Det synes oss så mycket mindre tillrådligt att lagfästa bestämmelsen härom, som Sjöfolkslönekommittén ännu icke ens upptagit förhandlingar härom, förhandlingar vilka i varje fall icke torde vara avslutade förrän tidigast i maj månad. Vi finna även att övertidsarbete kan vara av vitt skilda slag, såsom herr Nordborg också påpekat, och att den särskilda ersättningen bör taga någon hänsyn härtill.

§ 8.

Vi finna bestämmelserna ofullständiga och ansluta oss till herr Nordborgs uppfattning härutinnan.

§ 9.

Vi anse det synnerligen olämpligt och opraktiskt, att avtal, som strida mot denna lag, icke må träffas, åtminstone vad beträffar kust- och inskränkta (kanal-)fart. I en mängd fall kan genom särskilda avtal befrämjas icke blott allmänhetens intressen utan även besättningsmännens fördel.

§ 10.

Vi anse att anmärkning mot övertidsjournalen, för att föranleda påföljd, bör vara framställd senast vid avmönstring. Det lär nämligen i de flesta fall vara omöjligt att senare utreda i vad mån eventuella anmärkningar kunna vara berättigade.

§§ 13—15.

Det synes egendomligt, att straffbestämmelser äro stadgade endast för befälhavare och redare, medan dylika alls icke omnämnas för sjöfolket. Det kan ju exempelvis hända, att sjöman anmäler övertidsarbete, vilket han icke utfört å övertid, eller att han uppgiver oriktig övertid. Straffbestämmelser för sådana och liknande fall torde även böra inrymmas i lagen.

Vi vilja icke heller underlåta framhålla, att straffbestämmelserna synas väl kraftigt tilltagna.

Då nu föreliggande förslags lagfästade skulle medföra betydande konsekvenser för svensk sjöfart och då tiden varit så knapp att icke ens de större svenska rederierna lämnats tillfälle att grundligt genomgå och yttra sig om förslaget, anse vi oss till sist böra på det enträgnaste hemställa, att Kungl. Kommerskollegium behagade hos Kungl. Maj:t göra framställning därom, att proposition i ärendet icke måtte föreläggas riksdagen, förrän yttranden från vederbörande svenska redare hunnit inhämtas, varvid tillräcklig tid för omsorgsfullt studium av förslaget torde böra lämnas. Vi måste nämligen på det kraftigaste framhålla nödvändigheten av att sådana lagbestämmelser icke träffas, som omöjliggöra eller försvåra för den svenska sjöfartsnärings att upprätthålla konkurrensen med utlandet, varvid icke minst torde böra beaktas angelägenheten ur nationell synpunkt av att sjöfart och sjöförbindelsen med våra närmaste grannar i möjligaste mån upprätthållas på svenska kölar.

Skulle trots allt förslaget, mer eller mindre förändrat, föreläggas innevarande riksdag, hemställa vi att det måtte givas giltighet endast till och med utgången av år 1920 för att under tiden de av oss såsom nödvändiga betecknade yttrandena måtte kunna inhämtas och tagas i beaktande, innan lagen slutligt fastställes.

Sveriges allmänna sjöfartsförening.

Styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening anför:

Genom remiss den 15 innevarande februari, vilken kommit Styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening till handa den 17 i samma månad, har Herr Statsrådet berett föreningen tillfälle att senast den 22 i nämnda månad avgiva yttrande över ett den 31 januari 1919 av skeppstjänstkommitterade avgivet förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg.

Styrelsen anser sig till en början icke kunna underlåta att framhålla, att den tid, som stått styrelsen till buds för att taga kännedom om ifrågavarande, i utövandet av den svenska sjöfartsnärings synnerligen djupt ingripande lagförslag varit alltför kort tillmätt för att styrelsen skulle kunna på det sätt, som styrelsen önskat, ingå i prövning av detsamma; och har styrelsen därför måst inskränka sig till några uttalanden av mera principiell natur.

Styrelsen vill icke bestrida, att arbetstidens längd ombord a fartyg tidigare kunnat lämna rum för berättigade anmärkningar samt att förhållandena i detta avseende även i nuvarande tid i ett eller annat fall kunna tarva förbättring. Men styrelsen anser, att man med hänsyn till de speciella betingelser, som gälla för sjöfartsnäringsens utövande, samt de många särskilda slagen av fartyg och de olika farter, vari fartygen användas, måste på detta lagstiftningsområde gå fram med den största varsamhet och med öppen blick för alla de konsekvenser, vartill lagstadganden på området leda. Fara uppstår eljest, att en lagstiftning åvägabringas, som, på samma gång den länder till avbräck för sjöfartsnäringsen, icke heller på ett tillfredsställande sätt tjänar det mål till förbättrande av sjömannens arbetsförhållanden, som man i första hand velat vinna. Det synes styrelsen, att förslaget i detta avseende icke fyller de fordringar, som man måste uppställa på detsamma.

I en vid lagförslaget fogad reservation, avgiven av herr Nordborg, har gjorts gällande, att vi i vårt land icke borde vidtaga några åtgärder i det syfte, förslaget avser, annat än i fullt samförstånd med de ledande sjöfartsnationerna eller åtminstone våra nordiska grannländer. Styrelsen anser sig böra till fullo instämma i denna uppfattning och vill särskilt betona den synnerligen ogynnsamma ställning, som vårt lands sjöfartsnäring efter genomförandet av ett lagförslag av ifrågavarande beskaffenhet skulle komma att intaga i förhållande till den utländska konkurrens, som särskilt efter världskrigets avslutande torde komma att i hög grad skärpas.

Därest emellertid en lagstiftning på förevarande område redan nu anses böra bringas till stånd, vill styrelsen frambålla den synnerliga angelägenheten därav, att denna lagstiftning kommer att avse arbetstiden allenast å fartyg å sådan fart, där på grund av vunnen erfarenhet lagstiftning i ämnet må finnas påkallad, samt därvid inskränker sig till vad i sådant hänseende kan finnas oundgängligen erforderligt.

Styrelsen vill slutligen med anledning av vad sålunda anförts giva uttryck åt det bestämda önskemålet, att den lagstiftning i ämnet, som kan av statsmakterna komma att beslutas, må i ärendets nuvarande, icke tillräckligt utredda skick givas allenast *provisorisk* karaktär och antagas på viss kortare tid, på det att tillfälle må beredas att efter denna tids utgång upptaga detsamma till förnyad omprövning.

Sveriges redareförening anför:

Åberopande sin skrivelse av den 17 februari 1919 får Sveriges redareförening härmed vördsamt avgiva yttrande över av särskilt tillkallade sakkunnige den 31 januari 1919 avgivet förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg.

Med hänsyn till den för vår sjöfart genomgripande betydelse, som förevarande spörsmål obetingat äga, måste föreningen beteckna bedrivandet av lagstiftningsarbetet ifråga såsom synnerligen brådstörtat.

De sakkunnige giva även för sin del uttryck åt den uppfattningen, att den för utarbetandet av förslaget tillgängliga tiden varit kort, samt förmåla, att jämväl i övrigt avsevärda svårigheter rest sig emot utförandet av berörda uppdrag.

Därjämte frambålla de sakkunnige som sin mening, att det — »med hänsyn

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml. 326 häft. (Nr 364.) 10

*Sveriges
redareföre-
ning.*

till den internationella karaktär, som måhända i högre grad tillkommer sjöfartsnäringsen än någon annan näring» — »utan tvivel varit med lämplighet förenat, att förevarande angelägenhet liksom jämväl övriga spörsmål beträffande sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden kunnat samtidigt bliva föremål för enhetliga bestämmelser inom så stor del av världen som möjligt eller åtminstone inom de nordiska länderna»; och då de sakkunnige därefter uttala förmodan om, att det ej heller kommer att »dröja alltför länge, innan man, sasom ju redan skett i Norge, även i andra länder kommer att upptaga dessa frågor till lösning», synes föreningen även det skäl bortfalla, som man samtidigt vill göra gällande till motive-ring av en separat lagstiftning i vart land rörande arbetsförhållandena ombord, att nämligen en »sammanskoppling av dessa frågor med» den redan beslutade nordiska sjölagsrevisionen eller eventuellt med ett mera omfattande internationellt lagstiftningsarbete skulle komma att alltför länge fördröja de reformer i förevarande hänseende, som härstädes ansåges behöfliga.

Om det emellertid icke förty befunnits angeläget att för Sverige enskilt lagstifta om spörsmål av så pregnant internationell karaktär som förevarande, torde det enligt föreningens mening hava varit anledning förvänta, att man härvid i varje fall icke skulle överskridit de av det norska förslaget uppdragna gränserna för en sådan lagstiftning, alldenstund detta förslag ovedersägligen innebär större förmåner för de ombordvarandes vidkommande än gällande rättsordning på förevarande område i både Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Amerikas Förenta Stater.

Så har likväl skett genom det av de sakkunnige framlagda förslaget, vilket innefattar väsentligt strängare krav på sjöfartsnäringsen till de ombordvarandes bekvämlighet, än vad det norska förslaget gör gällande.

Detta sakförhållande är enligt föreningens mening så mycket mera betänkligt, som de sakkunnige säkerligen icke kunnat bilda sig ett på allsidig utredning grundat omdöme rörande de konsekvenser, vilka lagförslagets tillämpning skulle medföra, alldenstund sjöfartsnäringsens representanter icke i den utsträckning och så mångsidigt som vederbort, givits tillfälle att under kommittéarbetet framföra sina synpunkter, en uppfattning, däri föreningen ansluter sig till sin verkställande direktörs, kapten O. A. Nordborgs, vid lagförslaget fogade reservation.

Samtliga de medlemmar av föreningen, som till föreningen ingivit yttrande rörande förslaget, hava också uttalat allvarliga farhågor ifråga om vår sjöfartsnärings konkurrenskraft under de förhållanden, som ett tillämpande av ifragavarande lagförslag skulle medföra.

Detsamma skulle nämligen innebära icke blott en ekonomisk tunga av nog så anmärkningsvärd art, lagd på den svenska sjöfarten, utan även ett hinder i dess rörelsefrihet och anpassningsförmåga, som givetvis minskar dess konkurrenskraft i förhållande till andra nationers sjöfart i samma utsträckning, som arbetsvillkoren ställa sig mera betungande för vår sjöfarts vidkommande än för övriga nationers.

Föreningen vill i anslutning till dessa synpunkter till fullo biträda herr Nordborgs reservation samt på det bestämdaste frambålla angelägenheten därav, att lagstiftning på förevarande område vidtages endast i samband med sådan lagstiftning jämväl hos de ledande sjöfartsnationerna, ävensom att en nyhet på området av så genomgripande betydelse som ifrågavarande förslag icke härstädes

drives fram till avgörande vid en tidpunkt, då man har all anledning vänta sig ett gott resultat av det nyligen tagna initiativet till gemensamt arbete inom de skandinaviska länderna på likformig sjölagstiftning.

Det har anmärkts, att det skandinaviska samarbetet i de frågor, som av förslaget behandlas, omöjliggjorts därigenom, att man i Norge redan lagstiftat om så närbesläktade spörsmål, som sjöfolkets bostads- och bemanningsfrågor samt därjämte — som ovan nämnts — kungl. proposition föreligger i stortinget rörande lov om arbetstiden på norske skibe.

Härtill vill föreningen endast framhålla, att berörda omständigheter dock icke motivera ett lagstiftningsarbete i Sverige, som går väsentligt längre i radikal omgestaltning av förhållandena än det norska lagstiftningsarbetet på enahanda område, allt för så vitt icke ovedersägligen kunnat klarläggas, att landets intresse kräver en dylik omgestaltning, eller densamma befinnes vara av nöden på grund av säregna lokala förhållanden, något som föreningen för ingen del finner vara ådagalagt.

Därjämte vill föreningen fästa uppmärksamheten på, att de norska Sjömandsföreningernes Fællesforening fört fram till den norska regeringen en vid ordinarie delegeradekonferens i Mandal den 10—11 juni 1918 enhälligt antagen resolution av följande lydelse:

»Delegertmøtet tillater sig herved å henstille til myndighetene at behandling av lov om arbeidstiden i norske skibe utsettes til efter krigen på grunn av de vanskelige forhold hvorunder skibsfarten nu arbeider og som derved vil ytterligere forøkes. Blant annet kan således en skibsfører bli hemmet i å gjennomføre forholdsregler, der er nødvendige for å sikre skibsbesetningens sikkerhet tilsjøs.»;

och vill föreningen ytterligare meddela, att Norges Rederforbund enligt ingången underrättelse har för avsikt att till norska regeringen och stortinget göra framställning därom, att statsmakterna måtte föranstalta om uppskov med behandlingen av lagförslaget i Norge, på det att dithörande spörsmål — i överensstämmelse med å ministermötet i Köpenhamn i juni 1918 uttalade grundsatser — må kunna upptagas av de skandinaviska länderna till likformig behandling såsom en gemensam angelägenhet av socialpolitisk art.

Sveriges redareförening biträder obetingat den uppfattning, som sålunda från både redare- och sjömanshåll omfattas i Norge, och skulle föreningen anse det synnerligen beklagligt, om det tillfälle till samgående på förevarande område med Norge och Danmark, som till synes nu erbjuder sig, försummas.

Föreningen vill emellertid — i huvudsaklig anslutning till herr Nordborgs reservation — rörande förslaget detaljer särskilt framhålla följande:

§ 1 undantager från lagens tillämpning bl. a. person, som är anställd »uteslutande» för tillredande eller servering av passagerares kost.

Föreningen vill härtill anmärka, att den personal å passagerarefartyg i kust- och östersjötrafik, som sysselsättes med tillredande eller servering av passagerares kost, därjämte så gott som undantagslöst har till uppgitt att i större eller mindre utsträckning ombesörja besättningens mathållning.

Det synes föreningen fördensskull nödvändigt vidtaga omredigering av det citerade lagstadgandet på så sätt, att ordet »uteslutande» får utgå.

I paragrafen nämnes intet därom, att på fartyg anställd läkare skall undantagas från lagens tillämpning, ett förbiseende, som givetvis bör avhjälpas.

I anslutning till stadgandet i förevarande paragraf mom. e), att segelfartyg i vissa farter undantagas från lagens tillämpning, hemställer föreningen om utredning rörande spörsmålet, om och i vilken utsträckning jämväl maskindrivna fartyg i liknande trader böra undantagas, enär starka skäl torde tala för, att bogserfartyg, mindre kustfartyg samt passagerarfartyg i inrikes reguljär fart helt eller delvis lämnas obundna av förevarande bestämmelser.

Med hänsyn till den definition, som i § 2 lämnas på ordet »helgdag», vill föreningen framhålla önskvärdheten av, att befälhavaren — liksom enligt fransk rätt — medges rätt att för hela eller del av besättningen i stället för här i riket bruklig helgdag utse annan veckodag till vilodag, ett stadgande, som kan vara av betydelse, då fartyget ligger i hamn i ett land, där helgdag icke inträffar samtidigt med i Sverige.

I anledning av bestämmelserna i § 2, mom. 2. om uppehåll i skeppstjänsten vill föreningen framhålla såsom sin mening, att varje dylikt uppehåll bör frånräknas arbetstiden, så snart det uppgår till en halv timme.

Till undvikande av onödiga omkastningar med hänsyn till befälsbemanningen bör fartsbeteckningen i förevarande lag samt den beteckning, som tillämpas i kungl. förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. den 29 mars 1912, bringas i överensstämmelse med varandra.

Beträffande stadgandena i §§ 3 och följande om arbetstidens längd, övertidsarbete samt övertidersättning vill föreningen understryka herr Nordborgs reservationsvis framförda synpunkter. Därjämte vill föreningen särskilt påkalla beaktande av följande erinringar:

I det norska förslaget medges frihet att i fråga om lossning och lastning anordna arbetstiden i hamn efter å platsen rådande bruk.

Det synes föreningen högst angeläget, att enahanda frihet medges svenska fartyg.

Bestämmelserna i § 3 mom. 3 om rätt för sjöman att i viss utsträckning åtnjuta extra ledighet i hamn under affärs- eller expeditionstid torde i många fall kunna förorsaka fartyget avsevärda olägenheter, och bör enligt föreningens mening befälhavaren, jämväl i det fall att fartygets oavbrutna uppehåll i hamn överstiger 48 timmar, äga full frihet att avgöra, huruvida sådan ledighet kan beredas besättningsman.

Om trevaktssystem för eldare skall införas för vissa fartyg i Nordsjöfart samt tillämpningen av detta system göres beroende av ångarens maskinstyrka, bör givetvis gränsen för maskinstyrkan sättas betydligt högre än den i lagförslaget angivna, 250 I. H. K. Trevaktssystemet skulle nämligen verka alltför betungande för det mindre tonnaget och i flera fall nödvändiggöra en utökning av skansarna ävensom andra förändringar, vilka å fartyg under 350 I. H. K. ofta skulle vara omöjliga att utföra, på grund av att dessa fartygs dimensioner med hänsyn till vissa trafikområden och hamnar äro underkastade en på förhand given begränsning.

I § 4, mom. 1 b, stadgas bl. a., att sjöman icke på helgdag må användas till annan skeppstjänst än den rengöring av de för befälhavaren eller sjöman avsedda rum, »som må vara stadgad och ankomma på sjömannen».

Föreningen finner detta lagstadgande synnerligen betänkligt och måste bestämt påyrka, att arbetets ombord ledning och fördelning liksom hitintills för-

behålles åt befälet, som under alla förhållanden bör äga frihet avgöra, vilket arbete, som ankommer på resp. besättningsman.

Vidkommande stadgandet i § 6 mom. 4 om begränsning av övertidsarbetet till 18 timmar i veckan, finner föreningen i likhet med herr Jordman övermaskinistens ställning vara sådan med hänsyn till det ansvar, som enligt § 80 i sjölagen påvilar honom, att någon lagstadgad tidsbegränsning av hans övertidsarbete icke bör ifrågakomma, och torde detta lika fullt äga sin tillämplighet på förste styrman på grund av det ansvar, som enligt § 79 i sjölagen påvilar denne.

En allmän utsträckning i enlighet med herr Nordborgs reservation av befälhavarens rätt att påfordra övertids- och söndagsarbete synes föreningen därjämte böra införas.

I vissa extraordinära fall bör dessutom rätten till övertidsarbete vara obegränsad, exempelvis i tidvattenshamnar, där ett fartyg kan bliva försenat i dagar och veckor, därest icke arbetet kan forceras.

Det norska förslaget stadgar, att, om någon av däck- eller maskinmannskapet ålägges nattvaktjänst i hamn, befälhavaren äger rätt avgöra, huruvida den tjänstgörande därför skall erhålla extra ersättning eller istället tillgodoräknas motsvarande fritid under dagen.

Liknande rätt bör tillkomma befälhavaren å svenskt fartyg.

Bestämmelsen i § 7, att för övertidsarbete med lastning och lossning, som förekommer oftare än varannan dag, ersättning skall beräknas å andra dagen med 1/75 istället för 1/150 av sjömannens månadslön, ändock att arbetet utföres å söckendag, bör enligt föreningens mening bortfalla, då densamma ovillkorligen kommer att leda till en del oegentligheter samt föranleda krav på dylik högre ersättning andra dagen även i det fall, att övertidsarbetet föregående dag varit obetydligt.

I likhet med herr Nordborg finner föreningen nödigt, att bestämmelserna i § 8 kompletteras och förtydligas på i herr Nordborgs reservation angivet sätt, och vill föreningen endast tillägga, att enligt dess mening allt arbete, som utföres i hygienens intresse, bör vara undantaget från lagens tillämplighet.

Slutligen vill föreningen framhålla angelägenheten av, att rätt för sjöman till anmärkning mot övertidsjournalen bör begränsas med hänsyn till tiden för dess framställande, eventuellt på så sätt, att dylik anmärkning för att föranleda påföljd bör vara framställd senast vid avmönstringen.

Sveriges segelfartygsförening anför:

I det vi värdsammast tacka för, att tillfälle godhetsfullt beretts oss att avgiva yttrande över det förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg, som av sakkunnige framlagts, nödgas vi lika värdsamt framhålla, att det med den korta tid, som stått oss till buds för yttrandets avgivande, icke varit oss möjligt att underkasta förslaget en ingående granskning.

Därför, och då fastställandet av arbetstidens längd för segelfarten, vars betydelse vi nyligen tillåtit oss i annat sammanhang påpeka, på grund av den synnerligen skarpa konkurrens, den har att uthärda från grannländernas och Hollands segelfart, är en fråga av mycket stor vikt, vilken bedömd utan grundlig kännedom om alla på densamma inverkan förhållanden, en kännedom, som

*Sveriges
segelfar-
tygsföre-
ning.*

de sakkunnige, att döma av uttalandet på sidan 89 i förslaget, knappast hava lyckats förskaffa sig, lätt nog kan komma att avgöras på ett sätt, som verkar onödigt betungande eller rent av ruinerande, våga vi värdsammast hemställa om uppskov med avgivande av yttrandet till dess vi hunnit inhämta våra kretsars mening i saken, eller till den 15 instundande mars.

Om emellertid ett sådant uppskov icke kan beviljas, få vi, för att icke helt försumma tillfället att tillvarataga segelfartens och motorsegelfartens intressen, lika värdsamt anföra följande.

§ 1 mom. e).

Ombord i en stor mängd mindre segelfartyg och segelfartyg med hjälpmotor, sysselsätta icke blott i de i mom. nämnda farterna, utan även i östersjöfart, utgöres besättningen av medlemmar av samma familj eller av nära släktingar eller ock av personer, som hava del i fartyget, segla på part. — Arbetsförhållandena i dessa fartyg äro därför väsentligt olika dem å fartyg med förhyrd besättning, vilket även beaktats av de sakkunnige. Se förslaget sid. 30, första stycket.

Ingen som helst anledning förefinnes enligt vårt värdsamma förmenande till att ur mom. utesluta fart i skärgård och fart utanför öppen kust eller utomskärs på en oavbruten sträcka av mer än 30 distansminuter. — De nu föreslagna bestämmelserna skulle otvivelaktigt ganska kännbart drabba den betydande mängd småfartyg, som hittills gått i fart på västkusten och Danmark med sten, kol, tegel, ved och stycke gods samt på ost- och sydkusten med såväl massgods- som stycke godslaster. — Och vi hava goda skäl för antagandet, att dessa bestämmelser skulle komma att för kustbefolkningen i Bohuslän i stor utsträckning omöjliggöra deltagandet i sagda fraktfart. Men härpå bleve även det synnerligen viktiga bohuslänska fisket lidande, ty om folket icke kan få en något sänär lönande sysselsättning mellan de olika fiskena. blir det svårt eller omöjligt att hålla det kvar för dessa.

Det torde även böra påpekas, att å motsvarande ställe i den norska författningen talas endast om »inrikes fart», vilken lärer kunna i åtskilliga fall fullt jämföras med vår östersjöfart, och att i Tyskland lätt tillgodogjorda möjligheter finnas att undandraga alla fartyg under 300 kbm., d. v. s. 106 tons netto begränsningen av arbetstiden.

Med hänvisning till de sakkunniges yttrande å sid. 89 i förslaget tillåta vi oss framhålla, att arbetsförhållandena ombord i segelfartyg med hjälpmotor, åtminstone de mindre, under 100 tons brutto, äro i huvudsak desamma som i vanliga segelfartyg, vadan de båda kategorierna enligt vårt förmenande böra i föreliggande författning förklaras likställda.

Vi få därför värdsammast hemställa, att momentet måtte få ungefär följande lydelse:

»Alla segelfartyg under 30 tons netto och sådana segelfartyg, där besättningen står i släktskapsförhållande till redaren eller äger del i fartyget, i österjö- eller inskränkta fart.»

Gränsen kan kanske förefalla godtyckligt satt, men har förestavats av tonnagets beskaffenhet.

§ 2 mom. 1.

Vi instämma i kapten Nordborgs reservation.

§ 3 mom. 1 a).

Även här instämma vi i herr Nordborgs av kapten Henricson understödda reservation, med hänvisning till arbetstidens längd i tyska segelfartyg, från vilkas sida särskilt var mindre segelfart, efter allt att döma. förr eller senare lärers hava att motse en rent mördande konkurrens.

Också från danska och holländska seglare är konkurrensen sådan, att den manar till största försiktighet vid påläggandet av nya bördor på vår segelfart.

Vi inse väl, att, om arbetstiden ombord i ångfartyg anses böra sättas till 8½ timmar, det av praktiska skäl torde bliva nödvändigt att införa samma bestämelse även för segelfartyg, men vi hava ansett det vara vår skyldighet att ändock framhålla ovanstående.

§ 6 mom. 2 och 4.

Vi instämma i kapten Nordborgs reservation och hänvisa till vad vi för övrigt anfört vid § 3 mom. 1 a).

§§ 7 och 8.

Vi instämma i herr Nordborgs och Henricsons reservationer.

Kanalflottans rederiförening anför:

Kanalflottans rederiförening, som genom skrivelse av den 17 februari anmodats inkomma med yttrande med anledning av Skeppstjänstkommitterades förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg» avgivet den 31 januari 1919, tillåter sig härmed vördsamt i frågan anföra:

Att frågan om ordnandet av sjöfolkets arbetstid kan vara av betydelse, är tämligen klart för en var, men att detta ordnande skulle och borde ske efter en grundlig utredning, var ock väl av omständigheterna påkallat, ty intet kan vara skadligare i lagstiftningsväg än att gå händelserna i förväg.

Det nu föreliggande förslaget till lag om ordnandet av arbetstiden å svenska fartyg synes föreningen hava tillkommit alldeles för brådstörtat och utan den grundliga utredning, som en så i många av landets trafikförhållanden ingripande åtgärd måste förutsätta för att vara berättigad.

Utan att vilja på något som helst sätt klandra kommitterades arbete såsom sådant, kan föreningen icke annat än beklaga, att icke den mångsidiga sakkunskap, som ett alla landets sjöfartsförhållanden omfattande lagförslag förutsätter, varit representerad, och gäller detta i alldeles särskilt fall kanal-sjöfarten.

Denna brist på sakkunskap gör att förslaget blir av rent revolutionerande beskaffenhet för den trafik, föreningen representerar, och föranleder föreningen att utan tvekan framställa det önskemål, att lagförslaget i dess nuvarande form icke måtte föreläggas nu sittande riksdag.

*Kanal-
flottans
rederiföre-
ning.*

Vid snart sagt all lagstiftning inom sjöfartens område gäller det väl att tillse, det de föreslagna normerna passa i hop med vad andra sjöfarande nationer hava fastställt för sig. Ty icke går det väl an att en liten sjöfartsidkande nation genom sin lagstiftning söker föregripa de större. Arbetstiden ombord i fartyg måste naturligtvis ordnas efter hur de andra länderna, alldeles särskilt våra närmaste grannar, ordnat det för sig. Och föreningen kan ej underlåta att påpeka, att arbetstiden ombord också måste anordnas och bringas i överensstämmelse med arbetstiden i hamnarne.

Redan en hastig blick på de siffror, som visar det för kommitterade framlagda materialet ådagalägger med all önskvärd tydlighet, att frågan är för omogen för att nu kunna bedömas. De inkomna uppgifterna från tillfrågade äro blott en så försvinnande obetydlig bråkdel av tonnaget, att en bedömning där-efter av de verkliga förhållandena kommer att bliva alldeles missvisande. Vi tillåta oss blott påpeka siffran 7 i jämförelse med flera hundra.

Man torde vid granskningen av det inkomna materialet kunna ifrågasätta, om missförhållandena i svenska fartyg verkligen i ifrågavarande avseende varit av den art och omfattning, att ny lagstiftning i ärendet är erforderlig. På sid. 57 omtalas, att av 2,553 A-formulär endast 415 fullständigt besvarats, och av 22,335 B-formulär blott 3,765. Detta vill med andra ord säga, att 16,3 % av de förra och 16,8 % av de senare besvarat jakande den uppställda frågan om missförhållandena. Redan dessa siffror torde tala ett tydligt språk. 84 % av de tillfrågade hava tillmätt saken så ringa innebörd, att de ej funnit skäl att lämna svar på de uppställda frågorna.

Kommitterade erkänna själva, att det är omöjligt att lämna detaljerade bestämmelser i vissa farter, och däri måste föreningen giva dem rätt, ty kanaltrafiken torde väl vara av så egenartad beskaffenhet, att den svårligen kan låta sig instöpas i forner, som gälla för alla andra.

Hur skulle det vara möjligt att anordna 8-timmars arbetstid å våra kanalångare? Sadant kunde ordnas antingen genom förhyrandet av dubbel besättning eller ock därigenom, att fartygen lades stilla vissa timmar för besättningens vila. Att anskaffa större besättning än nu ombord är med fartygens byggnad omöjligt, såvida man ej vill inreda lastfartygen till passagerarebåtar för besättningen. Och att lägga fartygen stilla — ja, det är väl icke meningen, när nu kanalångare hava att på cirka 50 timmar passera ett sjuttiotal slussar och ett femtiotal broar kanalvägen mellan Stockholm och Göteborg utom kanaler och sjöar.

Arbetet å kanalerna är icke indelat i vakter, och det s. k. sjöfolket, som får där, kallas av kommitterade *dagmän*. Sådana få å söckendag icke användas till tjänst mera än 9 timmar. Skola de sedan icke vara med i arbetet genom kanaler och slussar, får ju fartyget lägga sig stilla. Förslaget säger att dagmän icke få användas till tjänst mellan kl. 6 e. m. och 6 f. m. utom vid ankomst till eller avgång från hamn, dit passerandet av slussar ej kan räknas. Följden av ett antagande av detta förslag blir således, såsom ovan nämnts, att fartygen antingen måste ligga stilla nattetid eller föra dubbla besättningar.

Av hela lagförslaget framgår, att kommitterade alls icke haft tillfälle till eller anledning att taga kanalförhållandena under överbärande, och dock sker all inrikes sjötrafik genom våra kanaler och trängre farvatten. Den stora allmänheten skulle för visso bliva illa tillgodosedd, om de inskränkningar i trafiken, som genom den nu föreslagna lagstiftningen bleve en följd, verkligen uppstode.

Till slut kan föreningen ej underlåta att påpeka, att besättningsmännen å kanalfartygen i de allra flesta fall befinna sig så väl ombord, att de år efter år återkomma, och härav torde väl framgå, att de icke känna sig överansträngda av det arbete, som där förekommer.

Föreningen kan ej annat än instämma i de påpekningar, kommittéledamoten kapten O. A. Nordborg gjort, och finner sig på grund såväl därav som ock med stöd av meddelanden från föreningens egna medlemmar kunna uttala såsom sitt önskemål, att ifrågavarande lagförslag måtte bordläggas för en grundligare och allsidigare revidering och således icke bli framlagt för nu pågående riksdag.

Skulle så emellertid bliva fallet och förslaget komma att antagas, sa hemställer föreningen, att trafiken å kanalen undantages från lagens tillämpning.

Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening m. fl. anför:

*Skärgårds-
och mälar-
flottornas
rederiföre-
ning m. fl.*

Anmodade att inkomma med yttrande med anledning av skeppstjänstkommitterades betänkande rörande »Förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg» avgivet den 31 januari 1919, vilja vi undertecknade representanter för viss sjötrafik värdsamt anför följande.

Alldenstund ifrågavarande lagförslag kom oss tillhanda ej förrän den 18 dennes och en granskningstid av högst 4 dagar salunda stått oss till buds, kunna vi självfallet ej ingå på kritik punkt för punkt utan nödgas inskränka oss till en resumé i frågan, en svaghet vid ärendets framläggning inför riksdagen, som bliver desto kännbarare som sakkunnig kommittéledamot av den verksamhet vi företräda ej förunnats närvara vid förslagens utarbetande.

Lagförslaget synes oss, i vad det berör vår trafik, något hastigt tillkommet, och dess följder genomförda i praktiken skulle medföra rent revolutionerande konsekvenser till skada för oss och än mer för den trafikerande och godsbeaktande allmänheten.

Kommitterade erkänna själva, sid. 28 1:sta stycket, att det är dem omöjligt lämna detaljerade bestämmelser i visst avseende beträffande fartyg, som ombesörja regelbunden passageraretrafik, såsom skärgårds- och mälarångarna, samt för bogserangfartyg, som ej utföra långfärdsbogseringar, detta naturligtvis på grund av tjänstgöringens å dessa fartyg säregna natur.

Detta uttalande hade, om på området sakkunnig haft tillfälle lämna upplysningar, helt säkert korteligen omformats därhan, att det nya lagförslagens tillämpning å denna trafik svårligen kommit i fråga.

Den utökning av besättningarna, som av förslagens genomförande bleve en följd, skulle ur *byggnadsteknisk synpunkt* framkalla svårigheter vid ankaffandet av bostäder å så små fartyg, som här ifrågakomma, vilket i de flesta fall vore utförbart, om nu gällande bestämmelser beträffande dessa skola efterkommas.

Ur *trafikteknisk synpunkt* synes oss förslaget med all kraft drabba den trafikerande och godsbeaktande allmänheten, som genom dess förverkligande skulle berövas de tillfällen, som nu bjudas att på *lämpliga* tider kommunicera med större samhällen. Vi tänka härvid närmast på lantbefolkningens och de isolerade öbornas behov att inkomma torgdags med livsfrönödenheter ävensom på den stora mängd resande, som färdas till och från sina tjänstgöringsplatser eller med andra ord just de kategorier, som för sin utkomst äro tvingade börja sin dag tidigt och sluta förhållandevis sent.

Förslaget avser att lindra arbetet för våra besättningar genom att noggrannt skilja på tid för arbete, för vila och för måltiders intagande. Äro kommitterade övertygade om att därigenom verkligen skapa ett bättre tillstånd för besättningarna? För vår del tro vi det ej, och ej heller ha sådana klagomål från ombord å våra fartyg tjänstgörande någonsin framkommit, som befoga ett framgående av hävdvunnet arbetsätt. Vårt manskap, som är närmast att jämföra med säsongarbetarna, har till stor del sina hem på de trader, fartygen befara och är invant uti den fördelning av arbetstiden som nu är gängse, och vilken arbetstid besättningen räknar icke i dagar utan fördelad på hela seglationen, vilken som bekant under sommartiden är synnerligen intensiv, varemot under höst och vår trafiken reduceras till varannandags — eller två turer i veckan. Karaktären av denna tjänstgöring är av så säregen art, att den mindre lockar dem, som förr varit i tjänst å sjögående fartyg med tiden uppdelad i vakter, då däremot våra egna trivas väl ombord.

Arbetet grundar sig på vissa utjämningsförhållanden vid tjänstens fullgörande, så att vid tillfällen, då samtliga falla in eller då den ene avlöser den andre för tjänstgöring eller vila, detta sker helt automatiskt utan närmare precisering från befällets sida. Detta medför, att en arbetstid, som jämförd med fartygets gångtid, kan synas lång genom sammanlagda autalet mellankommande fristunder (ofta överstigande 1 timme) dock reduceras högst väsentligt och giver den arbetande en trevnad genom den otvungenhet frånvaron av fastställd rutin skapar, till skillnad från lagförslaget tillämpat i praktiken.

Med den endast överskådliga granskning, som medgivits, vilja vi dock, på grund av vad som ovan framhållits, såsom generellt omdöme göra det bestämda uttalandet att, då av byggnadstekniska, trafiktekniska och övriga skäl, som bero av egenarten i arbetsättet å våra fartyg, lagförslaget visat sig vara synnerligen illa anpassat för tillämpning å vår sjötrafik, de nackdelar, som för oss och allmänheten ävensom för besättningarna bleve följderna av detsamma genomförande, på intet sätt kunna uppvägas av den obefogade fruktan för överansträngning av vår personal, kommitterade lagt i dagen. Vi hemställa därför vördsamt att i likhet med segelfartyg, som nyttjas allenast i fart på inom riket helt eller delvis belägna insjöar, floder eller kanaler etc. (Förslag till lag § 1, mom. e) även sådana fartyg, som ombesörja regelbunden passageraretrafik, såsom skärgårds- och målarängarna, samt bogserångare, som ej utföra langfärdsbogseringar, måtte från lagens tillämpning undantagas.

*Sveriges
fartygs-
befälsföre-
ning.*

Sveriges fartygsbefälsförening anför:

I skrivelse den 15 dennes har Herr Statsrådet, med överlämnande av ett av särskilda sakkunnige avfattat »Förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg», förklarat sig vilja bereda Sveriges fartygsbefälsförening tillfälle att öfver detta förslag avgiva yttrande. Tacksam för det sålunda erhållna tillfället till uttalande, i en för dess medlemmar synnerligen viktig sak, beklagar föreningen, att den frist till den 22 dennes, vilken kunnat lämnas för yttrandets avgivande, varit allt för kort för att medgiva en så noggrann prövning av de i förslaget inrymda särskilda bestämmelserna som önskligt varit, men kan på samma gång med tillfredsställelse konstatera, att den granskning som medhunnits givit

vid handen, att inga anledningar förefinnas till några erinringar av principiell eller mera djupgående betydelse.

Bäst och lyckligast hade utan tvivel varit att regleringen av arbetstiden ombord å fartyg, liksom överhuvud all lagstiftning för ett yrke av så mellanfolklig beskaffenhet som sjöfarten kunnat ske genom samarbete och i överensstämmelse med andra sjöfarande nationers och särskilt vara nordiska grannländers, men dels torde, oaktat frågan om internationell arbetslagstiftning står på dagordningen, en avsevärt lång tid erfordras för att få en sådan av fullt internationell omfattning till stånd, dels har ju för ett nordiskt samarbete hinder förelagat i det faktum, att Norge redan antagit en bemanningslag och utarbetat ett förslag till reglering av arbetstiden som föreligger till prövning. Da därtill kommer, att inga internationella bestämmelser lära kunna inpassas på en mycket betydande och alldeles egenartad del av vår sjöfart, nämligen kust- och insjöfarten, inom vilken, såsom föreningens erfarenhet nogsamt påvisat, behovet av en mera begränsad arbetstid mest kännbart gjort sig gällande, har föreningen icke kunnat tillmäta någon avgörande betydelse åt de betänkligheter mot en enbart svensk lagstiftning på detta område som från vissa håll framställts och även bland sakkunnige i reservationsform kommit till uttryck. Föreningen har därför intet att invända mot att förslaget föreläggas riksdagen till omedelbar prövning.

Såsom en ofullständighet i förslaget har för föreningen framstått, att föreskrifter saknas om rätt till fritids användning. Möjligen hava sakkunnige ansett hinder för sådana bestämmelsers intagande i förslaget möta i sjölagens föreskrift att befälhavarens tillstånd erfordras för att även under fritid lämna fartyget. Detta antagande motsäges emellertid därav, att i ett fall, i § 3 mom. 3 föreskrift meddelas om viss frihetstid att, utan förbehåll av befälhavarens tillstånd, användas i land. Önskligt vore att mera fullständiga föreskrifter i fråga om rätt till fritids användning kunde meddelas.

I avsikt att förekomma dess användning såsom gällande argument vid prövning av förslagets bestämmelser angående ersättning för övertidsarbete har föreningen ansett sig icke böra underlåta att fasta uppmärksamheten på ett uttalande i en betänkandet bifogad reservation. Det återfinnes på sidan 52 och lyder sålunda: »Den som är något bekant med förhållandena ombord, känner väl till att det icke sällan inträffar, att befälets övertidsarbete är av så föga maktpåliggande art, att vederbörande kan sova under större eller mindre del av den tid, för vilken han enligt de nu föreslagna bestämmelserna skulle kunna kräva övertidsersättning. Att under sådana förhållanden fastslå skyldighet för redaren att utbetala en så drög övertidsersättning, som förslaget innebär, kan icke vara rimligt eller rättvist». Föreningen vill gärna tro att den karaktär av insinuation mot en hel klass af fartygsbefälet, som nu vidlåder detta uttalande, icke varit avsedd, utan beror på ett icke lyckligt funnet uttryckssätt, men vill dock emot uttalandet i den form det nu föreligger inlägga en bestämd gensaga. Något enda, kanske nära till hands liggande, fall av det missbruk, varom reservanten talar, kan ju möjligen hava förekommit inom hans egen erfarenhet, men något flertal kan med all säkerhet ej påvisas och allra minst en sådan frekvens, att den kan anföras som skäl mot att lagfästa rätt till ersättning för övertidsarbete även för styrmännen. Dessutom synes reservanten hava förbisett, att lagförslaget, i vars utarbetande han dock själv deltagit, lägger kontrollen av övertidsersättningen i befälhavarens hand.

Med erinran att anledningar till detaljanmärkningar möjligen kunna före-

finnas, vilka på grund av den knappt tillmätta tiden för granskningen undgått dess uppmärksamhet, vill Sveriges fartygsbefälsförening uttala sin förhoppning, att förslaget i huvudsak måtte vinna riksdagens godkännande.

Ångfartygs-
befälhavare-
sällskapet i
Stockholm.

Styrelsen för Ångfartygsbefälhavaresällskapet i Stockholm anför:

I skrivelse av den 15 dennes har herr statsrådet, med överlämnande av »Förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg», utarbetat av för ändamålet utsedda särskilda sakkunniga, förmått sig vilja lämna Ångfartygsbefälhavaresällskapet i Stockholm tillfälle att senast den 22 dennes över detta förslag inkomma med yttrande.

Då emellertid sagda skrivelse och förslag först den 19 dennes kommit sällskapets styrelse tillhanda, och tiden sålunda ej medgivit någon mera ingående granskning av detsamma jämte den rätt omfattande motiveringen m. m., finner sig styrelsen icke kunna göra något uttalande rörande de föreslagna särskilda lagbestämmelserna, utan måste inskränka sig till att framhålla några allmänna synpunkter, vilka vid lagstiftning på det område, som här är i fråga, synas förtjäna särskilt beaktande.

Det har i första rummet syntts styrelsen vanskligt att nu fastslå nya bestämmelser för arbetsförhållandena inom sjömansyrket, vilka, mera än fallet varit inom något annat yrke, varit påverkade av krigstillståndet, ännu i hög grad beröras av dess efterdyningar och säkerligen icke snart komma att bliva fullt normala.

En annan omständighet, till vilken största hänsyn syntts styrelsen böra tagas är den, att sjömansyrket, som förmedlar samfärdseln nationerna emellan, i viss mån är av internationell art. På ett stort antal, kanske på ett flertal fartyg i oceanfart finnas anställda sjömän av annan nationalitet än fartygets, och i långliga tider har det klagats öfver, att vårt bästa sjöfolk sökt sig till främmande nationers fartyg. Detta synes direkt peka på behovet för oss av en reglering av arbetsförhållandena ombord å fartyg i fullt samförstånd med de inom sjöfarten ledande nationerna, och då därtill kommer, att en av programpunkterna för de nu pågående kongressförhandlingarna i Paris är *åstadkommande av en internationell arbetslagstiftning*, hvilken givetvis även skulle komma att omfatta sjömansyrket, finner styrelsen i dessa förhållanden ett ytterligare kraftigt stöd för sin ovan uttalade uppfattning, att tiden icke är lämplig för en definitiv lagstiftning rörande arbetsförhållandena å enbart svenska fartyg.

Vissa sakkunniga hava delat våra betänkligheter i detta hänseende, i det de uttalat sig för en *för de nordiska länderna gemensam lagstiftning* på detta område.

Därest den mera vittgående hänsyn, åt vilken ovan givits uttryck, icke får göra sig gällande, vill styrelsen obetingat biträda denna sakkunnigas uppfattning, ty givet är, *dels*, att vid avfattningen av internationella arbetslagar mera hänsyn kommer att tagas till redan gällande bestämmelser, som äro gemensamma för flera länder med så stor sjöfart som de här ifrågavarande, än till sådana, som endast avse varje land för sig, *dels*, att en sådan gemenskap för redarna bereder lättnad att erhålla full och god bemanning och för manskapet att få anställning. Intill dess, att en sådan gemenskap kan åstadkommas torde endast — om så anses behöfligt — föreskrifter av provisorisk art böra utfärdas.

Med erinran att, såsom ovan nämnts, styrelsen icke varit i tillfälle att ingå i prövning av behövligheten eller lämpligheten av det nu framlagda lagförslagets särskilda föreskrifter, anhåller den, att med stöd av vad ovan anförts, å Ångfartygsbefälhavaresällskapetets vägnar få göra följande uttalande:

att med lagstiftning rörande vårt sjöfolks arbetsförhållanden ombord helst bör anstå, till dess en sådan av internationell omfattning, i samförstånd med de på sjöfartens område ledande nationerna, kan åstadkommas;

att, därest denna tidpunkt icke anses böra avvaktas, de lagbestämmelser i saken, vilka dessförinnan utfärdas, böra göras gemensamma för de nordiska länderna; samt

att, om bestämmelser, gällande endast för svenska fartyg, utfärdas innan sådan gemenskap kunnat ernås, dessa böra begränsas till sådana, vilka vunnit erfarenhet visat vara oundgängligen nödvändiga, och helst meddelas på administrativ väg, icke i form av en lag, för vilkens antagande och ändring båda statsmakternas medverkan erfordras.

Svenska maskinbefälsförbundet anför:

Som hr Statsrådet och t. f. chefen för finansdepartementet i skrivelse den 15 i denna månad berett Svenska maskinbefälsförbundet tillfälle att avgiva yttrande över de av Skeppstjänstkommittén utarbetade förslagen dels till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg och dels till ändring av vissa §§ i sjölagen får förbundet härmed anföra följande:

Då styrelsen för Svenska maskinbefälsförbundet, på grund av att en skandinavisk maskinbefälskongress avhållits under dagarna mellan den 15 och 22 dennes, icke varit i tillfälle att inkomma med yttrande inom angiven tid hemställas vördsam, att hr Statsrådet det oaktat måtte benäget beakta de erinringar i ärendet, som förbundet funnit skal föreligga att avgiva.

Efter prövning av de föreliggande förslagen har förbundet icke velat underlåta att giva sitt erkännande åt Skeppstjänstkommitténs arbete i vad det rör en begränsning av arbetstiden å svenska fartyg. Att behov av en sådan begränsning verkligen föreligger är uppenbart och detta framgår också av den av Skeppstjänstkommittén verkställda utredningen i frågan. I vissa detaljer rörande lagens tillämpning har förbundet dock funnit sig böra föreslå ändringar.

I detta avseende har förbundet, med instämmande i vad reservanten hr Jordman anført å sid. 44 och 45, ansett, att övermaskinist bör undantagas från lagens tillämpning. Den chefställning som övermaskinisten intager ombord inom sin avdelning, där han enligt sjölagen är ensam ansvarig, gör det omöjligt att begränsa hans arbetstid. En lag om begränsning av arbetstiden måste under sådana förhållanden, i vad den rör övermaskinisten ombord, bliva fullständigt illusorisk och i många fall komma att medföra vanskliga konsekvenser.

I övrigt har förbundet ansett, att man inom kommittén icke beaktat, att det utom befälhavaren å ett fartyg skall finnas anställt befäl av olika grader och att mau i anledning därav i detta avseende givit lagförslaget en ensidig avfattning, som icke överensstämmer med de verkliga förhållandena inom vår tids sjöfart. Att snävt avgränsa de ombordvarandes ställning med beteckningen befälhavare och sjömän borde, anser förbundet, tillhöra en för länge sedan svunnen tid och strider allt för mycket mot gällande praxis. Varje befälsperson ombord,

*Svenska
maskin-
befäls-
förbundet.*

vilken avdelning han än tillhör, är ju inför lagen ansvarig för sina åtgärder, varför samma personer vid avfattning av nya lagar böra tillerkännas en ställning motsvarande det tjänsteansvar som lagen ålägger dem.

Förbundet anser, att man som följd av att sjölagen ålägger befälet ett visst ansvar i tjänsten icke kan i en annan lag, som berör samma område, fastslå, att endast en man ombord, nämligen befälhavaren, är ansvarig och inordna alla de övriga under en och samma grupp, sjömän.

Med stöd av det anförda hemställes om följande ändring i »förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg».

Från lagens tillämpning undantages dock

dels skeppstjänst, som utföres av befälhavaren, övermaskinisten eller telegrafisten o. s. v.

Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag anför:

*Stockholms
transport-
och bogse-
ringsaktie-
bolag.*

Då undertecknat bolag blivit satt i tillfälle att taga del av »Förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg» få vi härmed, såsom representant för såväl egen affär som landets övriga transport- och bogseringsföretag samt för industrier, som med egen materiel bedriva dylik verksamhet, vördsamt meddela, att de sakliga anmärkningar mot detta förslag, som äro att avgiva, ej nu kunna närmare fastställas, då det lämnats oss alltför kort tid — från den 18 till den 22 februari — att yttra oss om samma.

Vi vilja emellertid redan nu, utan att vi hunnit med en ingående granskning av förslaget, framlägga några allmänna synpunkter rörande detsamma.

I det vi till fullo instämma i kapten Nordborgs särskilda mening rörande bestämmelserna i lagförslaget, vilja vi särskilt framhålla det beklagliga i, att bland de sakkunniga ej inkallats någon representant för insjötrafiken, ej heller någon för den i vårt land på senare tid avsevärt ökade bogser- och prämtrafiken. Följaktligen hava dessas intressen i högsta grad åsidosatts, och kommer lagen, därest den i sitt nuvarande skick antages av riksdagen, att verka allvarligt hämmande på denna del av sjöfarten i de fall, då dess efterlevnad i praktiken ej är alldeles utförbar.

En begränsning av arbetstiden å fartyg medför en ökning av besättningen, och därmed följer en utökning av bostäderna, och det är möjligheterna för denna frågas ordnande, som närmare måste undersökas.

Då en nödvändig betingelse för kanaltrafik är, att prämfarthygen kunna befara dessa farvatten med dess broar och slussar och därför ej kunna göras större än t. ex. för Strömsholms Kanal c:a 40 å 45 netto reg. ton, måste utrymmet för besättning bliva i proportion härtill, varför alla dessa prämar endast betjänas av en man. Anmärkas bör, att bostäderna å desamma måste placeras under däck i och för passage under broar. Av praktiska skäl och med hänsyn till K. F. angående fartygs byggnad och utrustning kan ej plats beredas för mer än en man. Skulle förslaget komma att antagas bleve följden att det 100-tal prämfarthyg, som trafikera sagda kanal, finge slopas, och trafiken upphöra, då enligt ovan större dylika ej kunna trafikera densamma.

Å Mälarprämar kan möjligen bostäder åstadkommas för två man, om de gamla bostäderna omändras, men medför detta högst avsevärda kostnader.

Om pråmskeppare å såväl enmans som större pråmar enligt nu föreslagna lag är att hänföra till befälhavarekategorien och lagstadgarna således ej beröra dessa, förfalla våra ovan gjorda erinringar.

Bogserbåtar i inre kustfart, vilka som regel visat sig fullt tillräckliga för denna fart, äro byggda och inredda för högst fyra man. En ökning av besättningens antal omöjliggöres därigenom, att en utökning av bostadsutrymmet ombord, som redan för nuvarande besättningstyrka är till ytterlighet utnyttjat, lägger oöverstigligen hinder i vägen, då ju bestämmelser finnas, som fastslå det utrymme, som varje man skall hava. Följden skulle således bli, att dessa fartyg, vars antal endast för vårt bolag uppgår till 25 st., även finge slopas, och större bogserfartyg, som kunde rymma den utökade besättningsstyrkan, i stället insättas. Därmed följer emellertid ökade frakter, vilka redan förut på grund av höga arbetslöner och driftskostnader äro högt uppdrivna. På kanalerna, som endast kunna befaras av mindre och mera grundgående båtar, omöjliggöres all bogserbåtstrafik.

I fråga om pråmar för yttre kustfart och östersjöfart finnes nog å dessa fartyg möjlighet för anbringande av tillräckligt stort däckshus för erforderlig besättning, men är detta, liksom förut anförts, en kostnadsfråga. Vad bogserbåtar i denna fart beträffar, synas dessa uppfylla alla rättmätiga och sansade anspråk, som för besättningens vidkommande kunna uppställas, och gäller detta speciellt de nyare och modernare bogserbåtarna.

Av ovanstående framgår, att förslaget i de fall, då det ej är utförbart, medför slopande av för sitt speciella ändamål byggd och fullgod fartygsmateriel samt i övrigt sådana avsevärda kostnader, att sjöfarten härav skulle taga allvarlig skada. Det synes oss därför mindre välbetänkt, att under dessa abnorma tider, nya lagar utan grundlig utredning framdrivas, som för respektive företag medföra högst kännbara kostnader. Följderna bliva, att frakterna fördyras, med dem råvaran och färdigfabrikatet, en fördyring, som således går ut över konsumenterna.

Vi skulle emellertid ytterligare vilja uttala oss om ifrågavarande förslag och, då det kräver oss c:a en månad för framläggande av fullständig utredning för våra anmärkningar, få vi härmed vördsamt hemställa, att omnämnda förslag ej föreläggas riksdagen i sitt nuvarande skick. Vi önska nämligen låta förslaget cirkulera hos de företag, som beröras av detsamma och därefter söka åvägbringa ett gemensamt möte i saken, på det frågan må bliva allsidigt belyst och ett sakligt utlatande givas. Men skulle vi ock vilja hemställa, huruvida inte till samtidigt prövning kunde tillställas oss förslag till blivande lag rörande fartygsbemanning och rörande bostäderna ombord å fartyg ävensom till ny spisordning för besättningar å svenska fartyg m. m., då ju dessa frågor intimt hänga ihop med varandra, och man inte kan bestämt uttala sig om utrymmesfrågan och möjligheten att öka besättningen, förrän man fått taga del av kraven rörande bemanningen.

Det är nämligen av vikt i dessa tider, då sjöfarten påläggas den ena hårt åtstramade lagen och förordningen efter den andra, att alla dessa lagar och förordningar må träda i kraft först efter gemensam prövning, så att ej den ena lagen och förordningen omöjliggör den andra.

Representanter för sjöfarten hava vid upprepade tillfällen för såväl Kungl. Kommerskollegium som Regeringen påvisat det orimliga i att dessa förordningar

och lagar skola träda i kraft under så abnorma tider som nu. Särskilt förordningen av den 23 december 1915 angående fartygs sjövärdighet har rest så gott som oöverstigliga svårigheter, då det, som vi förut påpekat, är hart när omöjligt att anskaffa de livbåtar, ankare, kättingar m. m. som denna förordning anbefaller, icke utan ytterligare uppdrivande av de redan förut fantastiska siffrorna. Vi hava även påpekat, att Kungl. Kommerskollegium helt visst ej kommer att hinna utföra de kontrollerande åtgärder, som nämnda förordning föreskriver. Dessa sjöfartens framställningar hava emellertid ej i tid beaktats, utan hopa sig nu svårigheterna från alla sidor, varom klagomålen från sjöfartsintresserade bära vittne.

Huru skall sjöfarten i Sverige kunna utvecklas och komma till en värdefull ståndpunkt, om å ena sidan rederierna betungas med oerhört dyrbara ombyggnadsarbeten och detta under nuvarande materialbristers tider och å andra sidan påläggas hårda skatter?

Hur skall Sveriges sjöfart kunna konkurrera med utländsk sjöfart, och hur skall landets handel och industri kunna blomstra, om frakterna på sätt ovan anförts bringas till onödigt höjd?

Vi hemställa därför värdsamt, att Herr Statsrådet behagade beakta vår framställning, så att det nu framlagda lagförslaget om begränsning av arbetstiden å fartyg i sitt nuvarande skick ej utan noggrann prövning av inom olika sjöfartsgrenar verkligt sakkunniga och först i sammanhang med bemanningsfrågan framläggas för riksdagen.

Om mot förmodan denna vår värdsamma framställning icke kan bifallas, hemställa vi, att all bogser- och prämtrafik i svenska innanvatten och i inre och yttre kustfart måtte från lagens tillämpning undantagas i likhet med vad som finnes föreskrivet i lagförslagets § 1 mom. e) för isbrytare och bärgningsfartyg, då de som sådana användas, samt samma § mom. e) för segelfartyg i viss fart, och vilja vi som stöd härför, förutom vad ovan framdragits, hänvisa till det norska förslaget i samma ärende sid. 101 § 17 mom. 1 och 2 samt den tyska lagen här om sid. 104 § 40.

*Nautiska
föreningen
i Göteborg.*

Styrelsen för Nautiska föreningen i Göteborg anför:

Sedan Nautiska föreningens i Göteborg uppmärksamhet fästs på ett av skeppstjänstkommitterade den 31 nästlidne januari avgivet förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg samt föreningens styrelse satts i tillfälle att taga del av förslaget, har styrelsen funnit förslaget vara av den ingripande beskaffenhet för landets sjöfart, att styrelsen ansett sig icke kunna underlåta att mot förslaget hos Eder värdsamt framställa vissa betänkligheter och erinringar.

Det synes styrelsen icke kunna bestridas, att förhållandena i vårt land påkalla föreskrifter, som reglera arbetstiden ombord å svenska fartyg. Visserligen har redan nu utan lagbestämmelser skeppstjänsten å de flesta svenska fartyg avsevärt begränsats, så att man i allmänhet icke lär kunna tala om överanstängning, men givetvis är det för åstadkommande av likformighet och till förekommande av godtycke önskvärt, att bestämmelser förefinnas rörande arbetstiden ombord. Emellertid torde vid lagstiftning härutinnan böra noggsamt tillses, att å ena sidan besätningens berättigade krav på ledighet och gottgörelse för

övertidsarbete tillgodoses, men å andra sidan icke genom för skeppsfarten alltför tryckande bestämmelser i sagda avseenden svenska fartyg sättas i en sämre ställning på fraktmarknaden än andra länders fartyg. Det torde därför vara av vikt, att sagda bestämmelser för vårt lands vidkommande i största möjliga mån anpassas efter övriga sjöfartsidkande nationers föreskrifter och således icke binda och betunga den svenska sjöfarten i högre grad än som är fallet med andra nationers skeppsfart.

Vid granskning av ifrågakomna lagförslag synes det styrelsen som om detsamma måste komma att verka menligt på svensk sjöfart i förhållande till andra länders. Styrelsen håller därför före, att med lagstiftningen rörande besättningens arbetsförhållanden ombord lämpligen bör anstå, till dess sådan av internationell omfattning i samförstånd med de på sjöfartens område ledande nationerna kan avvägbringas. Härtill synes så mycket större skäl föreligga som frågan om internationell arbetslagstiftning lär komma att upptagas å eller i samband med den stora fredskongressen.

Under alla förhållanden bör ett samarbete i ovanberörda avseende kunna åstadkommas åtminstone mellan de skandinaviska länderna. Genom särslagstiftning för varje särskilt land skulle givetvis ett sådant samarbete försvåras eller kanske omöjliggöras.

Dessutom torde kunna ifrågasättas, om icke med hänsyn till nu rådande förhållanden närmare utredning rörande den föreslagna lagens inverkan på svensk skeppsfart först bör verkställas.

Styrelsen tillåter sig för den skull hemställa, att kungl. proposition å lagförslaget icke för närvarande måtte framläggas utan att i stället åtgärder i ovan omnämnda avseenden snarast möjligt vidtagas.

Vidkommande förslagets särskilda delar beder styrelsen få framföra några synpunkter.

Enligt 1 §:s ordalydelse skulle lagen äga tillämpning även på sjömän, som hava anställning å fartyg, vilka gå i kanalfart, ävensom å bogserbåtar. Förutom att det måste anses nära nog omöjligt att kunna tillämpa lagens föreskrifter på besättning å sådana fartyg, synes det styrelsen vid en jämförelse mellan bestämmelserna i 1 och 2 §§, som om desamma icke fullt täckte varandra, i det att kanalfart och inskränktare fart än östersjöfart icke alls omnämnas i 2 § 3 stycket.

I fråga om 3 § så synes det vara oegentligt, att, innan åtta-timmars arbetsdagen internationellt lagstadgats och innan densamma ens genomförts för övriga yrken inom vårt land, sådan arbetsdag fastställes såsom norm för arbetet ombord, där kanske mera än på andra områden arbete under längre tid än åtta timmar om dagen redan av förhållandenas natur med fog kan anses påkallat. Särskilt måste denna oegentlighet ifråga om arbetstidens begränsning göra sig gällande med avseende å sjömans skeppstjänst i hamn, då otvivelaktigt skeppstjänsten därstädes är vida lättare än exempelvis stuveriarbetarens tjänstgöring.

Beträffande 5 § så får styrelsen såsom sin uppfattning uttala, att tillämpningen av denna § kommer att ofta verka hindrande för fartygets avgång, särskilt i de hamnar, där fartyget måste passa tidvattnet, ävensom när det gäller fartyg, som göra regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan.

Vidkommande § 6 så torde det vara obestriddligt, att den begränsning av övertidsarbetet, som i denna § föreskrives, kommer att verka synnerligen olämplig.

ligt vid kustfart. Styrelsen vill även göra gällande, att med berörda begränsning av övertidsarbetet befälhavare borde vara berättigad att i skeppstjänst använda sjöman utöver den i denna § stadgade övertid under ytterligare så lång tid, som motsvarar den, varunder sjöman äger att enligt 3 § 3 mom. åtnjuta månadsledighet från skeppstjänst.

Vad slutligen angår 7 § så anser styrelsen, att en begränsning såväl uppåt som nedåt bör fastställas i fråga om ersättningen för övertidsarbete.

Då ifrågakomna lagförslag icke remitterats till Nautiska föreningen för yttrande, utan föreningen mera tillfälligtvis i annan ordning kommit i tillfälle att taga del av detsamma, har styrelsen icke fått sig tillmätt tillräcklig tid att ingående granska förslaget.

På grund härav och då enligt vad styrelsen inhämtat från andra håll infordrade yttranden i ärendet redan ingivits, nödgas styrelsen inskränka sig till här ovan framställda erinringar.