

Nr 2.

Ankom till riksdagens kansli den 23 september 1919 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg ävensom i ämnet väckta motioner.

Närvarande: herrar *Pettersson* i Södertälje, *A. C. Lindblad*, *von Sydow*, *Jesperperson*, *Lindley*, *Hult*, *Johansson* i Kälkebo, *Johan Nilsson* i Malmö, *Modig*, *F. Lindqvist*, *Jönsson* i Kristianstad*, *Bergström* i Bubbetorp, *Lindqvist* i Kosta, *Lindman*, *Hagman* i Stockholm, *Olsson* i See, *Sjöström*, *Persson* i Fritorp*, *Nilsson* i Vibberbo, *Thore*, *Karlsson* i Vätö,* *Lövgren* i Nyborg och *Olsson* i Kollungeröd*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Genom en den 2 augusti 1919 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 6, har Kungl Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade

Förslag

till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

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

Bihang till urtima riksdagens protokoll 1919. 11 saml. 2 avd. 2 häft. (Nr 2.) 1

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 huvudsakligen 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, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

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 §.

Be finner 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 §.

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

att arbetstiden för eldare å ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundra femtio indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränktare 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 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, må å söckendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden.

Arbetstiden för sjöman, som i denna paragraf avses (*dagman*), skall förläggas å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. 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, i tropikerna sju, timmar och å helgdag icke till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete 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, å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m., såvida ej annat överenskommes eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 f. m. och klockan 7 e. m., så framt ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

För nödig vaktjänst må arbetstiden kunna förläggas mellan klockan 6 e. m. och klockan 6 f. m.; dock skall i sådant fall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete.

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 fjortioåtta 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 övertidsarbete 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 säkerheten för fartyg, liv eller gods eller till fartygs navigering eller manövrering till sjöss 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 till sjöss; 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 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 tjuguåtta timmar; samt

å *helgdag*, därest sjömannens skeppstjänst under samma dag därigenom skulle överstiga åtta, i tropikerna sju, 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, minst en etthundrafemtiondel och, när ar-

betet utföres å helgdag, minst 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 §.

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor 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 övertidsjournals 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 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 befälhavare straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap och vilja.

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 från och med fem till och med femhundra kronor 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 och vilja, vare han förfallen till enahanda ansvar.

24 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 19 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med 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.

Bihang till urtima riksdagens protokoll 1919. 11 saml. 2 avd. 2 häft. (Nr 2.) 2

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, dock att 1 § 3 mom. skall lända till efterrättelse från och med den 1 november 1919. Lagen 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.

I samband med denna proposition har utskottet haft till behandling följande motioner, nämligen

inom första kammaren:

nr 4 av herr *Lindley*;

inom andra kammaren:

nr 3 av herr *Corneliusson*,

nr 4 av herr *Andersson* i Fiskebäckskil,

nr 9 av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg samt

nr 10 av herr *Thore*.

Herr *Lindley* hemställer i sin motion om följande ändringar i det föreliggande lagförslaget:

att e) i 1 § 2 mom. måtte utgå;

att 4 § gives följande lydelse:

»Beträffande sjöman — — — vakter, gäller att arbetstiden —
— — — tjugufyra timmar;

att, i fall antalet styrmän — — — — sexton timmar;

att arbetstiden för eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundrafemtio indikerade hästkrafter, icke må, ifall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar; samt

att å helgdag — — — — avsedd personal.»

att 5 § gives följande ändrade lydelse:

»Sjöman å fartyg — — — — ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar och å helgdag — — — — sjömannens åligganden.

Arbetstiden — — — — kl. 9 f. m.»

att i 8 § företages följande ändring:

»Befinner sig — — — — arbetstiden gälla

att sjöman — — — — följande dygn; samt

att annan — — — — användes mera än femtiosex timmar i veckan.»

att 13 § gives följande ändrade lydelse:

»Utan hinder — — — — då frågan är om:

a) skeppstjänst till sjöss, som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods nödvändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;»

att 14 § gives följande lydelse:

»Sjöman vare pliktig — — — — skeppstjänst (övertidsarbete).

Beträffande sådant övertidsarbete gälla de i 15 § angivna begränsningar.»

att 15 § gives följande ändrade lydelse:

»1 mom. Å fartyg — — — — med mera än fyra timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig — — — — till övertidsarbete å söckendag, därest tiden — — — — med mera än fyra timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugusex timmar; samt å helgdag, därest — — — — 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.

3 mom. Å annat fartyg — — — — under två på varandra följande dygn överstiga tjugusex timmar.

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

Slutligen hemställer herr Lindley, att riksdagen i skrivelse till

Kungl. Maj:t måtte anhålla om snar och allsidig utredning i fråga om trevaktssystemets allmänna införande å svenska fartyg.

Herr *Corneliusson* föreslår, att 1 § 2 mom. e) i förevarande lag måtte erhålla följande lydelse:

»Segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 150 ton, — — — —

Herr *Andersson* i Fiskebäckskil yrkar, att i 1 § 2 mom. e) orden »75 ton» måtte ändras till »100 ton».

Av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg framställas följande ändringsyrkanden i avseende å lagförslaget:

1 § 2 mom. e).

Orden »samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton» böra uteslutas.

4 §.

Jämväl för däcksmanskapet bör å fartyg, som mäta mera än 700 bruttoton, arbetstiden under två på varandra följande dygn begränsas till högst sexton timmar.

I avseende å arbetstiden för eldare bör den till minst 250 indikerade hästkrafter angivna gränsen gälla ej blott nordsjö- utan även östersjöfart.

5 §.

Arbetstiden för sjöman, som här avses, bör begränsas till åtta timmar och förläggas mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m.

8 §.

Arbetstidens begränsning i tredje stycket ändras till 56 timmar i veckan.

10 §.

Tidrymden för arbetstidens förläggning ändras till kl. 7 f. m.— 5 e. m.

Sista stycket bör uteslutas.

13 §.

Punkterna a) och c) böra endast gälla, när fartyget är till sjöss. Beträffande punkt d) bör vidtagas sådan ändring, att askhissning såvitt möjligt skall utföras av vakten på däck. Nödgas den fria vaktens män deltaga däri, böra de erhålla ersättning därför såsom för övertidsarbete.

14 § andra stycket.

Här åsyftat arbete, som erfordras för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn, bör betraktas såsom övertidsarbete och betalas som sådant.

15 § 4 mom.

Här angivna tidsbegränsning bör sättas till tolv timmar.

17 §.

Åt denna paragraf bör givas följande lydelse: »Avtal, som ingås i strid mot denna lag, vare utan verkan.»

Slutligen hemställa motionärerna, att riksdagen ville till Kungl. Maj:t avlåta skrivelse med begäran om utredning och förslag till trevaktssystem å sådana svenska fartyg, vilka icke efter ett bifall till motionärernas här ovan framställda förslag skulle erhålla dylik arbetsindelning.

Herr *Thore* framställer i sin motion ett flertal ändringsyrkanden, dock ej alla till sin innebörd preciserade, och anhåller till sist, att vederbörande utskott måtte, med beaktande av de i motionen framförda synpunkterna och förslagen, omarbета propositionens lagförslag i närmaste överensstämmelse med motionen.

Beträffande skälen för ifrågavarande lagförslag och motionärernas yrkanden får utskottet hänvisa till propositionen, respektive motionerna.

Till motivering av sitt beslut att i huvudsak tillstyrka ett med det föreliggande väsentligen lika lydande lagförslag anförde andra särskilda utskottet vid innevarande års lagtima riksdag följande:

»I sitt utlåtande, nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstidens begränsning anför utskottet bland annat,

Andra särskilda utskottet vid 1919 års lagtima riksdag.

att kravet på lagstadgad begränsning av arbetstiden med hänsyn ej blott till arbetarnas hälsa, livskraft, bildning och trevnad utan även till samhällets växande fordringar på arbetarna under nuvarande sociala och politiska förhållanden måste tillmätas en sådan räckvidd och styrka, att det så vitt möjligt måste tillgodoses.

Med en sådan uppfattning av kravet på lagstadgad begränsning av arbetstiden måste det givetvis enligt utskottets förmenande framstå såsom angeläget, att dylik begränsning kommer till tillämpning inom alla de verksamhetsområden, där förhållandena påkalla och medgiva det.

I fråga om förevarande reforms utsträckande jämväl till sjöfarten gäller det sålunda att söka svar på frågorna: Äro arbetstidsförhållandena inom sjöfarten sådana, att de påkalla en lagstadgad reglering, och, om svaret härå blir jakande, kan en lagstadgad begränsning av arbetstiden inom nämnda verksamhet med hänsyn till arbetets natur och praktikens krav skäligen låta sig genomföras?

Utskottet tillåter sig att till svar å det förra av här berörda frågorna hänvisa till vad skeppstjänstkommitterade i ämnet anført bland annat å sid. 25 i deras betänkande med förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg:

'Det torde vara allmänt känt liksom ock framgå av den å sid. 57 och följande lämnade redogörelsen för resultatet av den utav sakkunniga anordnade utredning, att arbetstidsförhållandena särskilt ombord å fartyg i den av kommittén berörda inskräntare farten (kanalfarten inbegripnen) 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 känedom 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 sjöfartssäkerheten. En dylik reglering sker bäst på lagstiftningens väg.'

Enligt utskottets mening hade det otivelaktigt varit önskvärt, att det utredningsmaterial, som skeppstjänstkommitterade haft till sitt förfogande, varit mera omfattande. Utskottet kan emellertid icke finna annat, än att de framlagda siffrorna giva tillfyllestgörande stöd åt skepps-

tjänstkommitterades ovan återgivna uttalande. En arbetstid till sjöss av i medeltal 17 timmar per dygn för däcksmanskap och 16¹/₂ timmar för maskinpersonal har i vissa fall förekommit, och även om dylika arbetstider endast undantagsvis förekomma, måste de likväl anses tyda på behovet av en lagstadgad reglering av arbetstiden.

De ämbetsverk, kommerskollegium och socialstyrelsen, som haft att gemensamt utlåta sig över skeppstjänstkommitterades förslag, hava jämväl funnit en lagstadgad begränsning av arbetstiden vara erforderlig, och anföra härom bland annat följande:

'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 tillvaratagandet 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.'

Utskottet vill för sin del ej blott biträda skeppstjänstkommitterades ovan återgivna uttalande, att en 'begränsning av arbetstiden ombord är av nöden icke minst för bevarande av besättningens arbetsduglighet', utan även framhålla, att de mer tillfredsställande förhållanden ombord å de svenska fartygen, som en lagstadgad begränsning av arbetstiden synes ägnad att medföra, säkerligen skulle effektivt bidra till att motverka den nu så ofta beklagade flykten av svenska sjömän från den svenska handelsflottan till främmande länders handelsmariner.

Svaret på den andra här ovan uppställda frågan, eller om en begränsning av arbetstiden inom sjöfarten skäligen låter sig genomföra, bör enligt utskottets förmenande bliva jakande.

Vissserligen har av representanter för sjöfarten utefter våra kuster och å våra inre vattenvägar med skärpa framhållits, att en tillämpning av den här föreslagna lagen skulle i avseende å denna sjöfart komma att utöva ett i hög grad hämmande och i vissa fall rent av ruinerande inflytande. Utskottet anser sig emellertid hava anledning ifrågasätta, huruvida de som så förmenat till fullo satt sig in i lagens verkliga innebörd och tillbörligen beaktat de modifikationer densamma medgiver. Särskilt vill utskottet i sådant avseende erinra om stadgandet i 1 § 3 mom., som innehåller

ett generellt bemyndigande för Kungl. Maj:t eller viss myndighet att medgiva undantag från lagens tillämpning. För övrigt synes det icke kunna förnekas, att det i många fall under årens lopp utvecklats en viss slentrian, som skymmer blicken för att ändringar i nu rådande förhållanden mångenstädes med god vilja utan större svårighet skulle låta sig genomföra.

I fråga om storsjöfarten torde den föreslagna lagen icke få en så ingripande inverkan som på den mindre sjöfarten, något som jämväl från redarhåll blivit i viss mån vitsordat. Enligt vad för utskottet blivit upplyst, torde med hänsyn till den bemanningsstyrka, som å fartyg i denna sjöfart redan finnes, och än mer med hänsyn till den bemanning, som skeppstjänstkommitterade lära komma att föreslå i en s. k. bemanningsskala, avsevärda hinder icke möta att giva arbetstiden den begränsning och uppdelning, som i lagförslaget angivas.

Ehuru utskottet i viss mån delar den uppfattning, som kommit till synes i ämbetsverkens och andras uttalanden, att det varit lyckligast, om även förslagen till bemanningsskala och till bestämmelser rörande bostäder ombord nu förelegat färdiga, kan utskottet icke tillerkänna berörda invändning någon avgörande betydelse. För övrigt lär det icke kunna förnekas, att begränsningen av arbetstiden bör vara det primära, under det bemanningsskalan givetvis bör anpassas efter vad som ur synpunkten av arbetstidens längd finnes vara skäligt.»

Utskottet.

Utskottet ansluter sig till härovan anförda uttalande och får, sedan numera i förevarande lagförslag vidtagits vissa välgrundade, vid den lagtima riksdagen föreslagna ändringar, i huvudsak förorda bifall till detsamma.

Utskottet övergår nu till att granska lagförslagets särskilda bestämmelser.

1 § 2 mom. e).

Förevarande lagrum har i jämförelse med det förra lagförslaget i ämnet erhållit en helt och hållet ny avfattning. I det förra förslaget gällde undantaget segelfartyg, oavsett storleken, i viss fart, under det att dess tillämpning nu, såsom lämpligare torde vara, omfattar mindre såväl segel- som maskindrivna fartyg samt anknyter sig till viss dräktighet.

Herr *Lindley* hemställer, att detta lagrum i sin helhet måtte utslutas. Utskottet kan icke förorda en sådan åtgärd, då en lagstadgad reglering av arbetstiden å de minsta fartygstyperna otvivelaktigt skulle komma att medföra betydande olägenheter och endast med svårighet låta sig genomföra.

Mot de föreslagna dräktighetsgränserna framställas erinringar i flera motioner. Beträffande sådan gräns för segelfartyg har herr *Andersson* i Fiskebäckskil yrkat, att densamma måtte ändras från 75 till 100 ton, under det herrar *Corneliusson* och *Thore* hemställa, att gränsen måtte sättas till 150 ton. Ehuru det enligt utskottets mening, såsom nyss angivits, måste anses påkallat, att från lagens tillämpning undantaga de mindre segelfartygen, är det å andra sidan, med hänsyn till lagens ändamål och de ofta nog sämre arbets- och levnadsförhållandena å dessa fartyg, otvivelaktigt angeläget, att förevarande undantag begränsas till vad som är oundgängligen nödvändigt. Utskottet kan sålunda ej biträda någotdera av ifrågavarande ändringsyrkanden.

I avseende å den senare undantagsbestämmelsen i 1 § 2 mom. e) har herr *Thore* påyrkat, att den där föreslagna gränsen, eller en nettodräktighet av minst 20 ton, måtte ändras till en bruttodräktighet av minst 100 ton. Herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg hemställa däremot, att hela detta undantag måtte utgå. I överensstämmelse med vad nyss anförts rörande segelfartygen torde jämväl i avseende å de maskindrivna fartygen ett icke alltför vidsträckt undantag vara motiverat, och synes den i lagförslaget upptagna dräktighetsgränsen, som redan är gällande i fråga om registreringsplikten, hava vissa praktiska skäl för sig. Utskottet finner sålunda ej anledning tillstyrka någon ändring i förevarande avseende.

3 mom. Beträffande den i detta mom. stadgade dispensbefogenhet vill utskottet framhålla angelägenheten av att sakkunskapen blir vederbörligen representerad i den myndighet, åt vilken Konungen kan komma att uppdraga handhavandet av densamma, ävensom av att ärenden rörande sådant undantagande handläggas med största skyndsamhet.

3 §.

Av herr *Thore* har påyrkats, att förutsättningen för skyldigheten att hava skeppstjänst till sjöss indelad i vakter skall ändras från tolv till femton timmars oavbruten gång. Då den i lagförslaget upptagna förutsättningen, såsom även framhålles i motiveringen till förevarande bestämmelse, ansluter sig till det i 5 a § sjölagen meddelade stadgandet om viss bemanning, som medgiver vaktindelning, anser utskottet sig ej kunna biträda motionärens ändringsyrkande.

4 §.

I avseende å den ordinarie arbetstiden till sjöss för sjömän i allmänhet, vilken tid i lagförslaget är begränsad till tjugufyra timmar un-

der två på varandra följande dygn, påyrka herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg sådan förändring, att densamma för fartyg, som mäta mer än 700 bruttoton, skulle fastställas till högst sexton timmar under två på varandra följande dygn. Nämda motionärer hava därjämte hemställt om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag rörande trevaktssystem å svenska fartyg i sådana fall, där dylik arbetsindelning icke eljest på grund av bifall till motionärernas förslag beträffande särskilda manskapsgrupper skulle komma till stånd. Av herr *Lindley* påyrkas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om snar och allsidig utredning i fråga om trevaktssystemets allmänna införande å svenska fartyg. Enligt utskottets mening kan det ej förnekas, att ett tillmötesgående av här angivna yrkanden, som samtliga åsyfta 8-timmarsdagens genomförande inom sjöfarten, skulle bäst överensstämma med den lagstiftning rörande arbetstidens begränsning, som utskottet förordat för industrien och därmed jämförliga verksamhetsområden. Skeppstjänstkommitterade, som utarbetat det första förslaget till förevarande lagstiftning, hava emellertid efter omfattande utredningar icke ansett sig kunna gå längre än till att föreslå trevaktssystem för vissa, i regel mera fåtaliga grupper av sjömän, som hava särskilt ansträngande eller maktpåliggande arbetsuppgifter. Särskilt torde härvid omöjligheten att utan betydande ombyggnadsarbeten bereda nödiga, ökade bostadsutrymmen hava verkat avgörande. Med hänsyn till vad nu anförts anser sig utskottet ej kunna förorda något av här ifrågavarande yrkanden.

Av herr *Thore* har påyrkats, att arbetstiden för styrmän i de fall, då deras antal vore minst tre, skulle sättas till längre tid, än som föreslagits i propositionen, och har herr *Thore* i sådant syfte i sin motion föreslagit tjugu timmar men sedermera under utskottsbehandlingen inskränkt begränsningen till aderton timmar. Såsom skäl för detta ändringsyrkande har anförts, att en styrman hade åtskilligt arbete med observationer och journalföring, som ofta ej läte sig utföra under hans vakt. Enligt utskottets uppfattning torde detta vara riktigt, och har utskottet med hänsyn därtill funnit sig böra biträda sistnämnda yrkande.

För det av herr *Thore* framställda yrkandet om aderton timmars arbetstid för maskinister, motormän, smörjare och kollämpare i de fall, då deras antal uppgår till minst tre, synes tillräcklig motivering ej vara förebragt.

Beträffande bestämmelsen om kortare arbetstid i vissa fall för eldare hava herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg föreslagit, att begränsningen i avseende å maskinstyrkan till minst 250 indikerade hästkrafter måtte utsträckas till att gälla även i fråga om fartyg i öster-

sjöfart. Av herr *Lindley* påyrkas, att nämnda begränsning skulle gälla utan hänsyn till den fart, vari fartyget går. Herr *Thore* åter har i sin motion hemställt om höjning av den föreslagna begränsningen i avseende å maskinstyrkan för fartyg i nordsjöfart från 250 till 400 indikerade hästkrafter. Enligt utskottets mening hava ej övertygande skäl förebragts för något av de här omförmälda ändringsyrkandena.

5 §.

Av såväl herr *Lindley* som herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg påyrkas, att arbetstiden å söckendag för dagman inskränkes från nio till åtta timmar. I betraktande av att däcksbesättningen å här ifrågavarande fartyg skulle hava en daglig arbetstid av i genomsnitt tolv timmar, kan utskottet ej finna skäl att ansluta sig till berörda yrkanden.

I avseende å den tid å dygnet, inom vilken dagmans arbete skulle få förläggas, hava ändringsyrkanden framställts av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg, vilka föreslagit, att denna tid skulle inskränkas till kl. 7 f. m.—5 e. m., samt av herr *Thore*, som i sin motion gör gällande, att arbetstiden för dagman i vissa fall borde få förläggas till andra tider än de i propositionen föreskrivna. Såvitt utskottet kan finna, skulle någon förlängning av den tidrymd, varunder den i lag begränsade arbetstiden kunde få uttagas av dagman, knappast förorsaka sjömannen i fråga någon olägenhet men måhända under vissa förhållanden vara till nytta för skeppstjänsten. I enlighet härmed får utskottet förorda, att ifrågavarande tidrymd begränsas till kl. 6 f. m.—kl. 8 e. m.

7 §.

Herr *Thore* har yrkat, att »tolv timmars oavbruten gång» ändras till »femton timmars oavbruten gång». Då förevarande paragrafs tillämpningsområde tager vid, där 3 §:s upphör att gälla och utskottet ej kunnat förorda ett motsvarande ändringsyrkande i avseende å sistnämnda lagrum, kan utskottet tydligtvis ej upptaga ändringsyrkandet beträffande förevarande paragraf.

8 §.

Den i sista stycket föreslagna begränsningen av 63 timmar i veckan har gjorts till föremål för ändringsyrkanden av såväl herr *Lindley* som herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg, vilka samtliga hem-

ställt, att ifrågavarande begränsning måtte sättas till 56 timmar. Detta yrkande överensstämmer givetvis väl med nämnda motionärers förslag om inskränkningar i övrigt av arbetstiden till sjöss, men finner utskottet, som ej biträtt nämnda förslag, sig ej kunna förorda här ifrågavarande ändringsyrkande, vilket otvivelaktigt skulle hårt drabba inrikes- och kustfarten.

10 §.

I andra stycket har herr *Thore* yrkat sådan ändring, att arbetstiden i hamn för sjöman i allmänhet å söckendag skulle begränsas till nio timmar med undantag för tropikerna, där begränsningen skulle sättas till åtta timmar. Med hänsyn därtill, att den i lagförslaget upptagna begränsningen av åtta timmar överensstämmer med den i proposition nr 4 för industrien och därmed jämförliga näringar föreslagna, ävensom därtill, att flertalet sjömän under sin tjänst till sjöss enligt lagförslaget skulle få avsevärt längre arbetstid, har utskottet ej funnit anledning tillmötesgå motionärens yrkanden.

Herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg hava beträffande paragrafens fjärde stycke hemställt om sådan ändring, att tidrymden för arbetets förläggande skulle förkortas till kl. 7 f. m.—5 e. m. Enligt utskottets mening hava ej tillfyllestgörande skäl anförts för den påyrkade förändringen, som möjligen i vissa fall skulle kunna i avsevärd mån förminska möjligheten att förlägga arbetet till lämpligaste tid.

I avseende å sista stycket i paragrafen hava herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg påyrkat, att detsamma måtte uteslutas. Detta stycke har tillfogats av andra särskilda utskottet vid årets lagtima riksdag i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommerskollegium och socialstyrelsen yttrat i ämnet i sitt utlåtande över skeppstjänstkommitterades lagförslag. Jämväl enligt utskottets uppfattning torde en bestämmelse av förevarande innebörd vara motiverad med hänsyn därtill, att det i en del fall ej lämpligen lär låta sig göra att för nattvakttjänst anställa folk från land.

12 § 1 mom.

Såsom konsekvens av den i 4 § förordade ändringen i avseende å styrmans arbetstid får utskottet föreslå, att i förevarande lagrum intages en mot nämnda ändring svarande särskild bestämmelse om begränsning av ifrågavarande befattningshavares arbetstid.

13 §.

I avseende å punkt a), vars förevarande avfattning föreslagits av utskottet vid lagtima riksdagen, har av herr *Lindley* samt herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg påyrkats, att densamma skulle begränsas till att gälla allenast skeppstjänst till sjöss. Enahanda yrkande har av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg framställts i fråga om punkt c). De arbeten, som avses uti ifrågavarande punkter, förekomma givetvis förnämligast till sjöss, men då de jämväl eljest torde få anses vara av tvingande beskaffenhet, kan utskottet ej finna den här av motionärerna påkallade inskränkande förutsättningen motiverad.

Herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg hava beträffande punkt d) påyrkat, att askhissning såvitt möjligt skulle utföras av vaktens män nödgas delta däri, de skola erhålla ersättning därför såsom för övertid. Utskottet kan ej finna tillfyllestgörande skäl vara anförda för nu angivna yrkande.

14 §.

I fråga om paragrafens andra stycke hava ändringsyrkanden framställts dels av herr *Lindley*, som yrkar, att detsamma måtte inskränkas till orden »Beträffande sådant övertidsarbete gälla de i 15 § angivna begränsningar», och dels av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg, vilka vilja få fastslaget, att förhållningar, som måste företagas på hamnmyndigheternas order, skola betraktas såsom övertidsarbete och betalas som sådant. Utskottet kan ej biträda det förra yrkandet, då här ifrågavarande åtgärder givetvis måste vidtagas, även om eljest gällande gränser för övertidsarbete därmed skulle överskridas. Beträffande det senare yrkandet torde detsamma egentligen sakna skäl för sig, då arbete, som här åsyftas, i förevarande lagrum uttryckligen betecknas såsom övertidsarbete och här ej heller stadgas något, varigenom berörda arbete med hänsyn till ersättning skulle försättas i någon särställning. Ifråga om övertidsarbete till följd av hamnmyndighets order föreskrives nämligen i förevarande stycke endast, att detsamma ej skall vara underkastat de i 15 § angivna tidsbegränsningar för övertidsarbete. Då stycket emellertid, såsom av nyssberörda yrkande framgår, synes kunna giva anledning till misstolkning, har utskottet underkastat detsamma en omredigering, varigenom direkt angives, att övertidsersättning skall utgå för ifrågavarande arbete.

15 §.

Herr *Lindley* har i avseende å flertalet i denna paragraf förekommande bestämmelser till begränsning av övertidsarbetet påyrkat förändringar, varigenom möjligheterna till sådant arbete skulle inskränkas. Hans yrkanden åsyfta: i 1 mom., att »sex timmar» utbytas mot »fyra timmar»; i 2 mom. i avseende å söckendag, att »sex timmar» ersättas med »fyra timmar» och »tjuguåtta timmar» med »tjugusex timmar»; att i samma moments sista stycke orden »så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas» måtte utgå; i 3 mom., att »trettio timmar» utbytas mot »tjugusex timmar» samt i 4 mom., att »aderton timmar» ersättas med »tolv timmar». Ett yrkande av sistberörda innebörd har jämväl framställts av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg. Å andra sidan gör herr *Thore* gällande, att vidare gränser för övertidsarbetet måste medgivas i avseende å kust- och inomskärstrafiken.

Enligt utskottets mening kan det ej bestridas, att arbetet ombord med hänsyn till åtskilliga omständigheter är särdeles oberäkneligt samt att synnerligen stora ekonomiska risker ej sällan äro förbundna med detsamma försenande. I betraktande härav torde det få anses nödvändigt att bereda sjöfarten möjlighet att i fall av behov begagna sig av övertidsarbete i ganska vidsträckt omfattning. Uppenbarligen måste emellertid för övertidsarbetet uppställas sådana gränser, att ej genom detsamma lagstiftningens syfte kan eluderas. Utskottet håller före, att lagförslagets reglering av övertidsarbetet är väl avvägd med hänsyn till här berörda två synpunkter, och anser sig sakna anledning att i densamma vidtaga någon av härovan ifrågasatta ändringar.

16 §.

Herr *Thore* påyrkar, att ersättningen för övertidsarbete måtte utgå efter den beräkningsnorm, som angives i sjölagen, ehuru med någon förhöjning av beloppen. Utskottet medgiver, att övertidsersättningen under vissa förhållanden kan stiga till betydande belopp, men då en någorlunda dryg sådan ersättning torde få anses som den lämpligaste garantien mot missbruk av möjligheten till övertidsarbete, har utskottet ej funnit skäl biträda motionärens yrkande.

17 §.

Av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg har hemställts, att åt denna paragraf måtte givas följande avfattning: »Avtal,

som ingås i strid med denna lag, vare utan verkan». Utskottet kan i likhet med lagrådet ej finna skäligt, att mer än det lagstridiga villkoret förklaras ogiltigt, och har sålunda ej upptagit ändringsyrkandet.

Slutstadgandet.

Beträffande tidpunkten för lagens ikraftträdande har herr *Thore* i sin motion påyrkat, att densamma skulle framflyttas till den 1 januari 1921. Otivelaktigt kan man mot lagens ikraftträdande redan vid instundande årsskifte med skäl anmärka, att det till denna tid i vissa fall ej låter sig göra att bringa lagens bestämmelser till vederbörande befälhavares kännedom — man tänke t. ex. på segelfartyg i avlägsna farvatten. Givetvis kan det även inträffa, att lagens tillämpning nödvändiggör vissa förändringar i avseende å seglationsplaner, bemanning, bostäder ombord m. m., vilka förändringar ej väl hinna genomföras före den föreslagna tiden för lagens ikraftträdande. Någon framflyttning med hänsyn till nu berörda och dylika skäl av ifrågavarande tidpunkt synes emellertid enligt utskottets mening icke vara påkallad, då det i lagens 1 § 3 mom. meddelade bemyndigande att medgiva undantag väl får anses inbegripa jämväl befogenhet att bevilja anstånd med lagens tillämpning i sådana fall, varom här nämnts.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen, med förklarande, att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga följande

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

Förslag

till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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 huvudsakligen för passagerares förplägning och upppassning 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, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

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;

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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 §.

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, ifall antalet styrmän uppgår till minst tre, arbetstiden för styрман icke må under två på varandra följande dygn överstiga aderton timmar;

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

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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 inskräntare 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 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, må å söckendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden.

Arbetstiden för sjöman, som i denna paragraf avses (*dagman*), skall förläggas å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m.

Arbetstiden för sjöman, som i denna paragraf avses (*dagman*), skall förläggas å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 8 e. m. samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. 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.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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 beträffande 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, i tropikerna sju, timmar och å helgdag icke till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden;

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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, å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m., såvida ej annat överenskommes eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 f. m. och klockan 7 e. m., så framt ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

För nödig vakttjänst må arbetstiden kunna förläggas mellan klockan 6 e. m. och klockan 6 f. m.; dock skall i sådant fall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete.

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 fartygs 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,

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 *styrman*,

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

vilkens arbetstid enligt bestämmelserna i 4 § må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger denna tid samt för annan sjöman icke överstiger tjugufyra timmar.

vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, icke överstiger denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma § må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger sistnämnda 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 §.

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

a) skeppstjänst, som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods eller till fartygs navigering eller manövrering till sjöss 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 till sjöss; 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

Sjöman vare, med de begränsningar, som angivas i 15 §, pliktig att i större utsträckning och å andra tider än i 4, 5, 6, 8, 10 eller 12 §

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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 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.

sägs, mot ersättning utföra jämväl annan än i 13 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

Övertidsarbete, som erfordras 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, skall icke vara underkastat de i 15 § angivna begränsningar, men skall ersättning enligt 16 § utgå därför.

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 tjuguatta timmar; samt

å *helgdag*, därest sjömannens skeppstjänst under samma dag därigenom skulle överstiga åtta, i tropikerna sju, 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 övertidsarbete 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.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

16 §.

Ersättning för övertidsarbete skall, för timme beräknat, utgöra, när arbetet utföres å söckendag, minst en etthundrafemtiondel och, när arbetet utföres å helgdag, minst 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 §.

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor 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 fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om övertidsjournals 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.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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

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 från och med fem till och med femhundra kronor 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 och vilja, vare han förfallen till enahanda ansvar.

24 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 19 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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, dock att 1 § 3 mom. skall lända till efterrättelse från och med den 1 november 1919. Lagen 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.

B) att motionerna nr 4 inom första och nr 9 inom andra kammaren, i vad de innehålla förslag om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning om allmänt införande av trevaktssystem, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda; samt

C) att motionerna nr 4 inom första och nr 3, 4, 9 och 10 inom andra kammaren måtte anses besvarade genom vad utskottet ovan hemställt.

Stockholm den 20 september 1919.

På andra särskilda utskottets vägnar:

JAKOB PETTERSSON.

Reservationer.

I. Vid punkt a) av utskottets hemställan:

A) Rörande lagförslaget i dess helhet:

av herrar *von Sydow, Jespersen, Lindman och Persson* i Fritorp, vilka ansett, att utskottet bort avstyrka bifall till ifrågavarande proposition och till stöd härför anfört följande:

»Ifrågavarande kungl. proposition överensstämmer i huvudsak med den proposition i ämnet, som avläts till ifrågavarande års ordinarie riksdag. Vissa förändringar i lagförslaget hava visserligen företagits, huvudsakligen på grund av anmärkningar, som framstälts vid propositionens behandling vid den lagtima riksdagen, men dessa äro icke av den genomgripande natur, att de inverka på lagförslagets huvudsakliga karaktär. Vid den lagtima riksdagen blev den kungl. propositionen i huvudsak tillstyrkt av utskottet, men mot detta utskottets beslut avgavs reservation av samtliga högermedlemmar inom utskottet, vilka yttrade följande:

'Den utredning, på vilken det föreliggande lagförslaget grundats, har icke allenast av medlemmar av den kommitté, som verkställt utredningen, utan även av de myndigheter, vilka haft att därom yttra sig, betecknats såsom i en mångfald viktiga hänseenden ofullständig. På grund av den knappt tillmätta tiden hava varken de ämbetsverk eller lagrådet, vilka det ålegat att granska lagförslaget, kunnat giva detsamma den ingående behandling, som de själva ansett sakens vikt kräva. Och ännu mindre har tiden medgivit att verkställa den enligt vår mening oundgängliga undersökning av huru lagförslaget skulle komma att verka på exempelvis de stora delar av vår sjöfart, som bedrives längs Sveriges kuster samt å dess insjöar, floder och kanaler ävensom till dess närmaste grannländer. Redan en flyktig granskning av lagförslaget giver tydligt vid handen, att lagen för denna del av vår sjöfart, som alls icke varit representerad inom kommittén, skulle komma att i många fall medföra de mest ödesdigra följder.

Det föreliggande lagförslaget saknar i stort sett någon som helst förebild inom de stora sjöfarande nationerna. Det underlag, som kommitterade haft att bygga sitt förslag uppå, är därför synnerligen bristfälligt, och erfarenheten om en dylik lags verkningar saknas fullständigt. Det synes oss därför vara nödvändigt att, om över huvud taget en lag

om arbetstiden å svenska fartyg skall utfärdas, framgå med synnerlig varsamhet och att i varje fall icke träffa avgörande härom, förrän dels kännedom erhållits, huru världens förnämsta sjöfartsidkande nationer för sin del lösa denna fråga, dels erforderlig utredning verkstälts beträffande en dylik lags inverkan på vår egen sjöfart och dess konkurrenskraft.

Vi vilja icke underlåta framhålla såsom vår mening, att tiden för ett lagfästande av förslaget är synnerligen olämplig, även på den grund att den pågående utredningen om bemanningens tillräcklighet jämte kosthållningen ombord ännu icke blivit framlagd och vederbörligen granskad. Det lärer väl icke kunna bestridas, att, därest arbetstiden ombord skall genom lag regleras, det är av yttersta vikt, att hänsyn toges till resultatet av en dylik utredning.

Av den debatt, som under förslagets behandling inom utskottet blivit förd, har för oss med all tydlighet framgått, huru föga genomtänkt och för våra egna och för internationella förhållanden anpassbart lagförslaget i själva verket är. Och vi kunna icke finna, att detsamma med de ändringar, som av utskottet föreslagits, ens tillnärmelsevis råder bot för de synnerligen grava erinringar, som från sakkunnigt håll redan blivit mot detsamma framställda.

Vi finna även anmärkningsvärt, att ingen som helst utredning angående förslagets ekonomiska verkningar blivit för riksdagen framlagd.

Det är icke möjligt att för närvarande bilda sig ett omdöme angående de förhållanden, under vilka sjöfarten under den närmaste framtiden kommer att arbete. Så mycket torde likväl kunna förutses, att en skarp konkurrens nationerna emellan kommer att föreligga. Det synes oss då vara synnerligen betänkligt att för vårt vidkommande stifta lagar, som kunna ställa vår sjöfart i sådant läge, att dess vidmakthållande äventyras.

Inom utskottet hava vi beträffande ett stort antal bestämmelser i lagförslaget framlagt våra erinringar och betänkligheter. Endast ett ringa fåtal av dem hava emellertid blivit av utskottet beaktade.

Med stöd av vad vi sålunda anförts och i saknad av det fullständiga underlag, som erfordras för frågans rätta bedömande, anse vi, att utskottet bort tillstyrka riksdagen att avslå Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition nr 364.

Då vad sålunda anförts mot den ifrågasatta lagstiftningen enligt vår övertygelse allt fortfarande äger giltighet, anse vi, att utskottet bort avstyrka bifall till nu ifrågavarande proposition.»

Beträffande förslaget i dess helhet har vidare anförts:

1) av herr *Thore*:

»Föreliggande förslag till lag om arbetstiden på svenska fartyg går i flera avseenden för långt i fråga om att beskära näringsfriheten inom sjöfartsyirket. Det kan icke undvikas, att ett strikt tillämpande av lagen på en hel mängd områden inom den svenska sjöfartsnäringen kommer att verka i hög grad hämmande. Trafikintensiteten nedgår, fraktkostnaderna ökas och konkurrensen med främmande nationers fartyg, där man i de flesta fall ännu icke infört några detaljerade bestämmelser om arbetstiden ombord, i varje fall icke så långt gående som vad föreliggande lagförslag innebär, kommer att bli oerhört svår. Det är ett fullkomligt misstag att tro, att den förbättring i de ombord anställdas arbetsförhållande, som med ifrågavarande lagstiftning avses, skall kompensera de betydande olägenheter, som den svenska sjöfarten, genom antagandet av lagen, i andra avseenden får vidkännas.

I flera punkter anser jag, att lagförslaget bort annorlunda formulerats. Jag vill emellertid inskränka mig till följande reservationer.»

2) av herrar *A. C. Lindblad*, *Lindley*, *Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist*, *Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström*, *Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg:

»Föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg utgör enligt vår uppfattning ingen slutgiltig lösning av föreliggande problem, knappast under de år som lagen närmast avser att gälla, och utgör följaktligen intet tillräckligt samhälleligt skydd mot bittra och förödande konflikter. Visserligen har sjöfolket tidigare nödgats vänta med reformer, som medgivits arbetarklassen i land, såsom yrkesfareskydd med säkerhetsinspektion, olycksfallförsäkring m. m., men detta berättigar icke till att i fortsättningen åsidosätta deras anspråk på likvärdig behandling. Enligt en annan av Kungl. Maj:t till årets riksdag framlagd proposition, påyrkas en arbetstidsbegränsning till 48 timmar pr vecka för praktiskt taget samtliga arbetare inom industri och hantverk, under det att samma utskott, som tillstyrkt nämnda förslag, i här föreliggande utskottsutlåtande, vidhåller Kungl. Maj:ts förslag om 84 timmars arbetsvecka för sjöfolket, plus skyldighet till allehanda extraarbeten i samband med fartygets navigation och säkerhet.

Visserligen göres ifråga om arbetstiden i hamn ett erkännansvärt försök till anpassning i enlighet med de principer, som skola gälla för i land sysselsatta arbetare. Men även dessa medgivanden hava gjorts mer eller mindre värdelösa genom orimlig utsträckning av övertidsarbete samt skyldighet till ytterligare arbetstidsutsträckningar vid förhalningar och dy-

likt. Någon välbehövlig förbättring i Kungl. Maj:ts förslag har icke av utskottet företagits, men väl i vissa fall försämringar, och ha de av motionärerna i första och andra kammaren framförda arbetaresynpunkterna icke vunnit tillbörligt beaktande, varför vi måste vidhålla de förut framförda önskemålen.»

Av de under 1) och 2) här ovan nämnda reservanterna framställda yrkanden återfinnas här nedan vid vederbörande paragrafer.

B) Rörande lagförslagets särskilda bestämmelser:

Vid 1 § 2 mom. e):

1) Av herrar *A. C. Lindblad, Lindley, Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist, Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström, Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka anfört:

»Något mera bärande skäl för de i detta mom. e) gjorda undantagen för segelfartyg under 75 ton och andra fartyg (ångslupar och bogserbåtar) under 20 ton föreligger icke. Arbetstidsinskränkningen gäller här endast arbetstiden i hamn, och där komma dessa fartyg helt säkert att bli påverkade av allmänt rådande förhållanden och, trots eventuellt beviljat undantag från lagen, likväl bli tvingade att inrätta sig i enlighet med gällande kutym. Dessa oordnade förhållanden kunna dock giva upphov till en mängd småtvister, vari även andra arbetare kunna riskera att bli invecklade. Vi måste därför vidhålla yrkandet på: att e) i 1 § 2 mom. måtte utgå.»

2) av herr *Thore*, som anfört:

»I min motion nr 10 till urtima riksdagen har jag yrkat, att från lagens tillämpning undantages segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 150 ton, samt annat fartyg, som icke äger en bruttodräktighet av minst 100 ton. Jag vidhåller detta förslag. Den mycket starka opposition från den mindre segelfartens sida, som riktats mot lagförslaget, utgör tillräckligt motiv för att höja den av K. Maj:t föreslagna gränsen från 75 br. ton till 150 br. ton. Och vad andra fartyg än segelfartyg angår, så är det tydligt, att en så låg tongräns som 20 nettoton inom lagens tillämplighetsområde kommer att införa en hel mängd farkoster — pråmar, motorbåtar, smärre bogser- och passagerarfartyg — där trafiken på grund av sin egenartade och oregelbundna karaktär föga lämpar sig för en arbetstidslagstiftning. Det synes mig i analogi med den utvidgning av undantagen för lagens tillämpning, som utskottet företagit ifråga om den allmänna arbetstidslagen, nämligen att företag med ända till fyra arbetare skola undantagas, böra

följa, att även för mindre företag till sjöss motsvarande lindring göres. Som 1 § 2 mom. e) nu är avfattat komma emellertid en hel mängd farkoster, där besättningsstyrkan understiger fyra man, att falla under arbetstidslagen för fartyg. Med anledning av det nu anförda får jag hemställa, att 1 § 2 mom. e) erhåller följande lydelse:

Segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 150 ton, samt annat fartyg, som icke äger en bruttodräktighet av minst 100 ton.»

3) av herrar *Hult, Modig, Olsson* i See och *Olsson* i Kollungeröd, vilka hemställt om bifall till herr *Anderssons* i Fiskebäckskil motion nr 4 i andra kammaren, att i 1 § 2 mom. e) orden »75 ton» måtte ändras till »100 ton».

Vid 4 §:

1) av herr *Pettersson* i Södertälje, som hemställt, att Kungl. Maj:ts proposition beträffande denna paragraf måtte bifallas.

2) av herrar *A. C. Lindblad, Lindley, Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist, Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström, Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka anförde:

»Det är svårt att upptäcka något rimligt skäl, varför eldare, anställda å fartyg i inskränkta fart, vars maskinstyrka uppgår till mellan tvåhundra femtio och sexhundra indikerade hästkrafter, skola förvägras rätten till ett treskiftssystem, som generellt medgives eldare å fartyg med samma indikerade hästkraftsantal i nordsjöfart. Vi yrka därför att ifrågavarande paragraf måtte få följande lydelse:

Beträffande sjöman — — — — vakter, gäller, att arbetstiden — — — — tjugufyra timmar;

att, i fall antalet styrmän — — — — sexton timmar;

att arbetstiden för eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundra femtio indikerade hästkrafter, icke må, ifall resan under vanliga förhållanden kräver mer än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar; samt

att å heldag — — — — avsedd personal.»

Vid 5 §:

av herrar *A. C. Lindblad, Lindley, Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist, Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström, Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka anförde:

»Bestämmelsen om, att dagmäns arbetstid skall utgöra nio timmar, finna vi vara oberättigad. Systemet med dagmän praktiseras veterligt endast å fartyg i längre resor och omfattar därvid å fartyget anställda speciella yrkesmän, segelsömmare, timmerman, målare och de av besättningen, som eventuellt kunna indragas från vakthållning. Något särskilt behov av längre arbetstid för dessa dagmän torde vara svårt att frammotivera. Såsom från sjömanssynpunkt egendomligt måste ock betecknas utskottets beslut att fastställa tiden för arbetstidens förläggning till mellan 6 f. m. och 8 e. m. Vi måste därför påyrka, att paragrafen gives följande lydelse:

Sjöman å fartyg — — — — — ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar och å helgdag — — — — — sjömannens åligganden.

Arbetstiden — — — — — söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m.»

Vid 8 §:

av herrar *A. C. Lindblad, Lindley, Johan Nilsson i Malmö, F. Lindqvist, Lindqvist i Kosta, Hagman i Stockholm, Sjöström, Karlsson i Vätö och Lövgren i Nyborg*, vilka anført:

»Som förut har påpekats, kommer arbetstiden för industriarbetare i land att regleras till 48 timmars arbetsvecka. De enligt denna § anställda sjömän, vilka befinna sig å fartyg med så pass korta resor, att icke ens vanliga vakter behöva tillsättas, torde i flera avseenden böra jämföras med i land anställda arbetare, och därför måste det anses orsonligt att tilldela dem en sammanlagd arbetstid av sextiotre timmar pr vecka. Härav måste ovillkorligen uppstå slitningar och tvister, vilket lagen ju avser att förebygga. Vi anse oss därför böra yrka på att ifrågasvarande paragraf gives följande lydelse:

Befinner sig — — — — — arbetstiden gälla

att sjöman — — — — — följande dygn; samt

att annan — — — — — användes mera än femtiosex timmar i veckan.»

Vid 10 §:

av herr *Thore*, som anført:

»I Kungl. Maj:ts proposition till urtima riksdagen har, i jämförelse med motsvarande bestämmelse i propositionen till lagtima riksdagen, arbetstiden i hamn nedsatts från 8 ¹/₂ timmar till 8 timmar om dagen. I motiven till denna avvikelse från det tidigare lagförslaget hänvisar man

bland annat till den i Norge antagna lagen om arbetstid å fartyg, där en bestämmelse om en 8 timmars arbetsdag i hamn finnes. Den sålunda gjorda jämförelsen med den norska lagen är emellertid missvisande, i det att man tager sikte endast på denna punkt. För att få en jämförande bild av hithörande bestämmelser för Sverige och Norge, som är objektiv, borde även ha anförts, dels att andra raster än måltidsraster (2 § 2 mom.), vilka vara mindre än en timme undantagas i svenska lagen, men att härom intet säges i den norska; dels att någon motsvarighet till § 11, nämligen om ledighet efter kl. 12 i vissa fall, för att få tillfälle att gå i land, icke finnes i norska lagen, dels slutligen att enligt norska lagen sjöman må användas till övertid under 21 timmar i veckan — enl. det svenska lagförslaget endast 18 timmar — samt att övertidsersättningen för norsk sjöman är upptagen endast till en krona i timmen, under det att övertidsersättningen för svensk sjöman utgår med väsentligt högre belopp, i en mängd fall till det mångdubbla. Under sådana förhållanden anser jag en återgång till bestämmelserna i den förra k. propositionen om arbetstidens längd i hamn vara väl motiverad. En något ändrad formulering av bestämmelserna i denna proposition torde emellertid, i anslutning till vad den allmänna arbetstidslagen på motsvarande punkt innehåller, vara önskvärd. Jag föreslår alltså följande lydelse av 10 § andra stycket:

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta och en halv timmar, i tropikerna sju och en halv timmar, eller femtioen, i tropikerna fyratiofem timmar i veckan och å helgdag icke till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden; dock må, därest nyssnämnda begränsning av arbetstiden för vecka icke därigenom överskrides, arbetstiden under veckans fem första söckendagar utsträckas till nio timmar, i tropikerna till åtta timmar om dagen.»

Vid 12 §:

av herr *Pettersson* i Södertälje, som hemställt, att Kungl. Maj:ts proposition beträffande denna paragraf måtte bifallas.

Vid 13 §:

av herrar *A. C. Lindblad*, *Lindley*, *Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist*, *Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström*, *Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka anförde:

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 11 saml. 2 avd. 2 häft. (Nr 2.)

»Med denna paragrafs nu föreliggande formulering kan sjöman, under det fartyget ligger i hamn, bli utbeordrad till obegränsat övertidsarbete och detta utan särskild övertidsersättning, så snart att det därvid utförda arbetet kan sättas i förbindelse med fartygets eller lastens säkerhet. Kungl. Maj:t hade ursprungligen i proposition 364 till lagtima riksdagen, föreslagit följande formulering:

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

Någon anmärkning i sak mot de i utskottets förslag utökade förpliktelserna, då fartyget befinner sig till sjöss, kan icke göras, men väl mot den där föreslagna formuleringen, vilken pålägger sjöfolket en orättvisa, som aldrig har varit meningen och vilken man nu icke vill rätta. Vi nödgas därför yrka, det mom. a) i 13 § gives följande lydelse:

a) skeppstjänst till sjöss, som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods nödvändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;

Vid 15 §:

av herrar *A. C. Lindblad, Lindley, Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist, Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström, Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka anförde:

»Vi ha redan inledningsvis påpekat den stora skillnaden mellan de två propositionerna omfattande arbetstiden för arbetare i land och till sjöss. I det ena fallet föreslås en maximalövertid av 25 timmar pr månad och sammanlagt 150 timmar pr år, under det att i denna paragraf medges ej mindre än 18 timmar pr vecka eller sammanlagt 936 timmar pr år, om sådan extra arbetstid kunde vara möjlig att uttaga. Denna mycket rikligt tillmätta övertid torde utan några allvarsammare olägenheter kunna avprutas åtskilligt, och ha vi därför ansett oss böra föreslå, att ifrågavarande paragraf gives följande lydelse:

1 mom. Å fartyg — — — — med mera än fyra timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig — — — — till övertidsarbete å söckendag, därest tiden — — — — med mera än fyra timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugusex timmar; samt å helgdag, därest — — — — 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.

3 mom. Å annat fartyg — — — under två på varandra följande dygn överstiga tjugusex timmar.

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

Vid 16 §:

1) av herr *Thore*, som anförde:

»Den ersättning för övertidsarbete, som enligt denna paragraf skall beräknas, är synnerligen drygt tilltagen. Utskottet medgiver själv, att övertidsersättningen under vissa förhållanden kan stiga till betydande belopp. Men det anser, att en någorlunda dryg ersättning bör vara en garanti emot missbruk av möjligheten till övertidsarbete. Vad nu det sist-nämnda angår, så är det gott och väl, att man vill gardera mot missbruk av övertidsarbete, men bestämmelserna om övertidsersättningen träffa icke blott eventuellt missbruk av övertidsarbete, utan framför allt det lojala och absolut nödvändiga bruket av sådant arbete. Huru tänker man sig över huvud, att den reguljära gods- och passagerartrafiken inomskärs och kustledes skall kunna fortgå, för att nu nämna ett viktigt sjötrafikområde, om först och främst den tillåtna övertiden begränsas på sätt i 15 § bestämmes och därefter, genom extra förhöjningar i en allaredan förut hög övertidsersättning, övertidsarbetet ytterligare skall beskäras. I jämförelse med den övertidsersättning, som den nyligen i Norge antagna lagen om arbetstiden å fartyg innehåller, och vilken ersättning enligt vad förut påpekats uppgår till endast en krona pr timme och utan någon, på sätt som förekommer i lagförslaget hos oss, i vissa fall utgående förhöjning, kan det svenska lagförslaget icke karaktäriseras annat än som en genom statsmakternas försorg genomförd uppskörtning av rederinäringen. Övertidsersättningen uppgår enligt föreliggande förslag under ordinära fall till omkring det dubbla mot den i Norge bestämda, i extra fall, som för övrigt synnerligen ofta måste ifrågakomma, till ungefärligen det fyrdubbla samt slutligen, för de högre avlönade befattningsinnehavarna ombord, i vissa fall till det fem- ja tiodubbla mot vad den norska lagen innehåller. Enligt den överenskommelse, som nyligen avslutats mellan Sveriges redareförening och Svenska eldare- och sjömansunionerna, och där redareföreningen, på grund av omständigheter som här ej närmare behöva påpekas, tvingats till långt gående medgivande, finner man dock, att övertidsersättningen för ingen grupp av till organisationerna i fråga hörande befattningsinnehavare ombord, även de högst avlönade, överstiger 1,45 pr timme, och att lägsta ersättningen utgör 1 kr.

pr timme. Bestämmelserna i avtalet gälla icke för övertid ersättning i svensk reguljär kustfart, och någon ökning i ersättningen för övertidsarbete å helgdag etc. förekommer icke. Tillämpas nu de i lagförslaget upptagna bestämmelserna om övertid ersättning på nu gällande månadshyror, erhållas i ordinära fall övertid ersättningar pr timme, som antagligen icke komma att understiga 1,50, men väl uppgå till 2 kr. och däröver (för styrmän och maskinister högre) samt för extra fall (då kvoten $\frac{1}{75}$ måste tillämpas) till det dubbla av nu nämnda belopp.

Jag anser, att ersättning för övertidsarbete enligt den norm, som angives i sjölagen, dock med höjning av grundbeloppet, är en riktigare beräkningsnorm än den av K. Maj:t föreslagna. Med höjning av grundbeloppet till 60 öre pr timme jämte den nuvarande kvoten av $\frac{1}{400}$ av månadshyran samt med utgångspunkt från nu gällande månadshyror, erhålles ungefärligen samma ersättningsbelopp som de ovan, i överenskommelsen mellan redareföreningen och manskapsorganisationerna förmälda. På grund härav får jag hemställa, att 16 § må erhålla följande lydelse:

Ersättning för övertidsarbete skall för timme beräknad icke utgå med lägre belopp än sextio öre med tillägg av en fyrahundradedel av sjömannens kontanta månadslön. Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halv timme betalas ersättning såsom för halvtimme.»

2) av herrar *Hult, Modig, Olsson* i See och *Olsson* i Kollungeröd, vilka yrkat, att ersättningen för övertidsarbete, för timme beräknat, måtte bestämmas till, när arbetet utföres å söckendag, minst en tvåhundradel och, när arbetet utföres å helgdag, minst en hundradel av sjömannens kontanta månadslön.

Vid slutstadgandet:

av herr *Thore*, som anförde:

Angående tiden för lagens ikraftträdande.

Utskottet medger, att lagens ikraftträdande redan vid instundande årsskifte alldeles bortsett ifrån att lagens bestämmelser överhuvud för en del fartyg, som befinna sig på avlägsna farvatten, ej hinner att bli bekantgjorda — här och var måste åstadkomma avsevärda olägenheter. Utskottet förmenar emellertid, att genom tillämpandet av dispensförfarandet enligt 1 § 3 mom. dessa olägenheter, där sådana förekomma, skola kunna bortelimineras. I likhet med utskottet är jag av den meningen, att dispensförfarandet enligt 1 § 3 mom. innefattar jämväl befo genhet att bevilja anstånd med lagens tillämpning. Det synes mig emel-

lertid uppenbart, att sjöfarten i sin helhet, och icke blott vissa undantagsfall, bör lämnas tillräckligt rådrum att bereda sig på de förändrade förhållanden angående arbetstiden ombord och härav föranledda åtgärder, som tydligen den nya lagen måste ha i sitt släptåg. Jag vill emellertid i förevarande avseende inskränka mig till att begära, att rederierna erhålla ungefärligen lika lång förberedelsetid, som i fall lagen antagits vid lagtima riksdagen, eller cirka sex månader. På den grund får jag hemställa,

att tidpunkten för lagens ikraftträdande framflyttas till den 1 maj 1920.

II. Vid punkt B) av utskottets hemställan:

av herrar *A. C. Lindblad Lindley, Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist, Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström, Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka anförde:

»Beträffande den viktiga frågan om arbetstiden till sjöss, som här icke har upptagits till nämnvärd omprövning, måste det dock vara uppenbart för envar att i och med arbetstidens allmänna reglering i land kommer detta krav att med stor styrka bliva framfört även från däcksfolkets sida, och att man därför omedelbart måste skaffa sig en utredning om huru förhållandena på detta område gestalta sig och vilka åtgärder som nödvändigt måste vidtagas för att nöjaktigt ordna härmed förenade bostadsförhållanden m. m. Icke ens rederierna kunna vara betjänta med att kanske helt plötsligt bliva ställda inför kravet på ett treskiftssystemets omedelbara införande, utan att de dessförinnan haft en mera omfattande utredning att stödja sig till vid reformens eventuella genomförande. Vi få därför hemställa:

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om snar och allsidig utredning i fråga om trevaktssystemets allmänna införande å svenska fartyg.»

III. Utan angivet yrkande:

av herrar *Johansson* i Kälkebo, *Bergström* i Bubbetorp och *Nilsson* i Vibberbo.
