

**Nr 63.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg; given Stockholms slott den 23 februari 1923.*

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg.

**GUSTAF.**

*C. E. Svensson.*

## Förslag

till

## Lag

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

Härigenom förordnas,

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

### 1 §.

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

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

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

läkare och — — — — sagt, annorlunda förordnat.

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

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre,

arbetstiden för sjöman i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar;

att arbetstiden — — — — — avsedd personal.

13 §.

Utan hinder — — — — — resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av bestämmelserna i denna paragraf, är han, såvitt ej annat överenskommits, icke berättigad till ersättning i vidare mån, än i 23 § sjömanslagen sägs.

26 §.

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

27 §.

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

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

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 januari 1923.*

Närvarande:

Statsråden LINDQVIST, THORSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON,  
ÅKERMAN, LINDERS, ÖRNE.

---

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Svensson, följande:

»Sedan 1919 års urtima riksdag i skrivelse, nr 17, anmält, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 6, ävensom i ämnet väckta motioner för sin del antagit lag om arbetstiden å svenska fartyg, utfärdades ifrågavarande lag den 24 oktober 1919 (nr 663) att, i enlighet med riksdagens beslut, liksom de vid samma riksdag antagna lagarna om arbetstidens begränsning och om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete gälla till och med den 31 december 1923.

Redan vid riksdagen 1920 väcktes i andra kammaren en motion, nr 125, med hemställan att riksdagen måtte för sin del besluta, att lagen om arbetstiden å svenska fartyg omedelbart skulle upphöra att gälla eller åtminstone tillämpningen därav inställas tillsvidare. Denna motion vann emellertid icke riksdagens bifall.

I likalydande motioner i första kammaren (nr 72) och andra kammaren (nr 118) framfördes vid 1921 års riksdag ånyo samma yrkande.

1921 års riksdags begäran om utredning angående sjöarbetstidens verkningar.

I anledning av dessa motioner anhöll riksdagen i skrivelse, nr 344, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande verkningarna av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg samt till riksdagen inkomma med de förslag, som därav kunde föranledas.

Uppdrag åt kommerskollegium att verkställa den begärda utredningen.

Med bifall till denna framställning uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 12 augusti 1921 åt kommerskollegium att med tillhjälp av sakkunniga verkställa den av riksdagen begärda utredningen samt att med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning, inkomma till

Kungl. Maj:t inom sådan tid, att framställning i ämnet av Kungl. Maj:t kunde avlåtas till 1922 års riksdag.

Kommerskollegium tillkallade i anledning härav den 30 augusti 1921 advokaten S. J. O. Themptander, konsuln F. Sternhagen och förtroendemannen S. Lundgren att såsom sakkunniga biträda kollegium vid ifrågavarande utredning; och utsågs den förstnämnde att i egenskap av ordförande närmast leda de sakkunnigas arbete.

I början av år 1922 anmälde de sakkunniga för kommerskollegium, att de, särskilt på grund av den långsamhet varmed av lagen berörda personer och sammanslutningar inkommit med infordrade upplysningar, icke såge sig i stånd att inom avsedd tid slutföra utredningen. Sedan kommerskollegium med hänsyn därtill hemställt om förlängning av tiden för förslags avgivande i ämnet, förklarade Kungl. Maj:t den 24 februari 1922, med eftergivande av den därutinnan tidigare meddelade föreskriften, att ifrågavarande utredningsarbete skulle vara slutfört före den 1 juni 1922.

Med en den 19 maj 1922 dagtecknad skrivelse ingåvo sedermera de sakkunniga till kommerskollegium utlåtande rörande den av dem dåmera slutförda utredningen, vilka handlingar av kollegium med eget utlåtande den 30 maj 1922 överlämnades till Kungl. Maj:t.

Sedan förevarande spörsmål varit föremål för vederbörlig beredning inom handelsdepartementet, anhåller jag att nu få underställa detsamma Kungl. Maj:ts prövning.

Vid utredningens verkställande anmodade de av kommerskollegium tillkallade sakkunniga olika sammanslutningar å sjöfartens område, representerande såväl redare som sjöfolk, samt enskilda rederier och redare att inkomma med uppgifter till belysande av sjöarbetstidslagens verkningar i olika avseenden ävensom delgiva de sakkunniga erinringar och önskemål beträffande lagen. Uppgifterna skulle avse lagens eventuella inverkan på fartygens bemanning, bostadsförhållandena ombord, övertidsarbetet och ersättningen härför, uppehållandet av sjötrafiken samt sjöfolkets arbetsförhållanden och ställning i övrigt. För kontroll och jämförelse infordrades dessutom en del uppgifter från några större sjömanshus, varjämte experter hördes eller anlätades för åtskilliga delar av utredningen.

För närmare kännedom om resultatet av den verkställda utredningen och de sakkunnigas egen uppfattning i frågan tillåter jag mig hänvisa till förberörda av de sakkunniga avgivna utlåtande. Härnedan

*Utredningen.  
De sakkunniga.*

skall jag emellertid i allra största korthet lämna en sammanfattning av vad som vid utredningen framkommit å de olika huvudpunkter, omkring vilka utredningen rört sig. Särskilt må härvid framhållas, hurusom de sakkunniga flerstädes i utlåtandet understrukt de stora svårigheter, som till följd av det hopbragta utredningsmaterialets knapphändighet och bristfällighet samt de onormala konjunkturförhållanden, till vilka det samma hänför sig, mött för dem att bilda sig en tillförlitlig uppfattning av hithörande förhållanden.

Vad då först angår *storleken av fartygens bemanning*, utvisa de inkomna uppgifterna — vilka beträffande stora grupper av fartyg varit alltför knappa för att kunna läggas till grund för ett bedömande — i vissa fall en ökning av fartygsbesättningen med 1 eller någon gång 2 man, huvudsakligen beträffande maskinpersonalen. Att denna ökning betingats av sjöarbetstidslagen har dock ej kunnat fastställas, varjämte stundom en genom omflyttning orsakad höjning av numerären hos en bemanningskategori i vederbörande uppgifter angivits såsom en bemanningsökning, ehuru någon ökning av den totala bemanningen i själva verket ej förekommit. Å andra sidan framhålla de sakkunniga, hurusom anställande av ytterligare personal i vissa fall kan hava undvikits genom särskilda driftsanordningar.

I fråga om sjöarbetstidslagens verkningar å *bostadsförhållandena ombord* hava de sakkunniga såsom ett allmänt omdöme uttalat, att lagen i detta hänseende icke blivit i någon högre grad betungande för rederinäringen.

Beträffande *overtidsarbetet och ersättningen härför* hava de sakkunniga funnit ådagalagt, att i dessa hänseenden fullt påvisbara verkningar av ekonomisk art varit en direkt följd av lagen, något som ju ock var att förutse, då genom lagens bestämmelser den ordinarie arbetstiden beskurits.

Några särskilt vägande vittnesbörd i fråga om förmodade, av sjöarbetstidslagen framkallade svårigheter vid *uppehållandet i allmänhet av sjötrafiken* hava de sakkunniga ansett icke vara förebragta.

Med avseende å sjöarbetstidslagens inverkan på *sjöfolkets arbetsförhållanden och ställning i övrigt* hava de sakkunniga såsom avsevärda förmåner för sjöfolket angivit minskningen av den ordinarie arbetstiden i hamn och de i lagen föreskrivna grunderna för övertidsersättningens beräkning. Huruvida lagen bidragit till den även inom sjömansyrket rådande arbetslösheten samt huruvida sjömännen utnyttjat de möjligheter till förbättrande av sin rent personliga ställning, som lagen otvivelaktigt beredde, undandroge sig enligt de sakkunnigas mening ett säkert

bedömande, medan de på sina håll hysta förhoppningarna om ökad arbetsintensitet icke syntes hava blivit förverkligade.

Med stöd av den förebragta utredningen hava de sakkunniga såsom sin mening uttalat, att det icke kunde anses lämpligt att efter så kort prövotid, som hittills förelegat, och med den ringa erfarenhet, som därunder vunnits, omedelbart tillägga lagen om arbetstiden å svenska fartyg permanent karaktär, men att å andra sidan tillräckliga skäl icke heller förelåge att upphäva lagen i fråga. I enlighet härmed förorda de sakkunniga i princip, att lagen måtte givas fortsatt provisorisk tillämpning.

De sakkunniga redogöra vidare för de erinringar och önskemål beträffande olika detaljföreskrifter i lagen, som framförts av de i saken hörda sammanslutningarna, rederierna och redarna och som i vissa fall åsyfta nog så djupgående ändringar av nu gällande bestämmelser i ämnet. Med upptagande av en del av de framförda förslagen ifrågasätta de sakkunniga, att i samband med viss utsträckning av tiden för lagens giltighet vissa detaljändringar i densamma måtte genomföras.

Till sist framhålla de sakkunniga önskvärdheten av att före frågans slutliga avgörande ytterligare utredning i vissa hänseenden verkställes.

I det utlåtande, varmed kommerskollegium överlämnat de sakkunnigas utredning, säger sig kollegium icke kunna finna utredningen hava givit vid handen, att sjöarbetstidslagen å sjöfartsnäringen haft så hämmande inverkan, att lagens fullständiga upphävande ofrånkomligen skulle vara att förorda. Däremot ansåge sig kollegium i likhet med de sakkunniga böra tillstyrka, att lagen vid utgången av dess giltighetstid — den 31 december 1923 — allenast förlänades fortsatt provisorisk tillämpning för en tid, som syntes lämpligen böra fastställas till 2 år. Vid sådant förhållande vore enligt kollegii mening ytterligare utredning i ämnet icke för närvarande av nöden, utan syntes härutinnan vara tillfyllest, att de speciella förhållanden, som kunde inverka på frågans bedömande, av kollegium under den fortsatta försökstillämpningen av lagen gjordes till föremål för särskild uppmärksamhet. Beträffande de sakkunnigas förslag till detaljändringar syntes kollegium vissa av dem böra redan nu förverkligas, medan i avseende å andra kollegium funne ett bibehållande av lagen i dess nuvarande avfattning vara att föredraga.

Kommerskollegium.

De sakkunniga hava i sitt utlåtande upprepade gånger och med stor styrka framhåvt olika förhållanden, ägnade att i sådan grad förringa värdet av det hopbragta utredningsmaterialet, att slutsatser därav endast med största svårighet och i mycket begränsad omfattning kunna

Departementschefen.

dragas. Om också en del av nu avsedda förhållanden städse lära göra sig gällande vid utredningar av ifrågavarande slag, torde dock orsakerna till utredningens iögonenfallande brist på tillförlitliga och påtagliga resultat av mera generell räckvidd företrädesvis vara att söka i den korta tid, varunder sjöarbetstidslagstiftningen varit i tillämpning, samt de högst onormala konjunkturförhållanden, som sjöfartsnäringen under denna tid varit underkastad. Sådan utredningen nu föreligger, torde densamma dock kunna sägas peka på, att sjöarbetstidslagen i stort sett väl fyllt sitt syfte och att de farhågor beträffande verkningarna av lagen, som från olika håll och vid skilda tillfällen uttalats, icke på de avgörande punkterna visat sig grundade. Att de olägenheter, lagen kan hava för sjöfartsnäringen medfört, icke varit oöverkomliga, synes mig ock vinna stöd av den omständigheten, att dispens från densamma behövt lämnas endast i jämförelsevis ringa omfattning och avseende blott viss begränsad fart. Någon anledning att ifrågasätta upphävande av sjöarbetstidslagstiftningen, vars bibehållande av sociala skäl synes mig i hög grad önskvärt, föreligger sålunda enligt min mening icke.

Om jag alltså anser mig böra förorda, att sjöarbetstidslagstiftningen förlänas förlängd giltighet, har jag dock funnit mig böra avstå från att påyrka, att definitiv kodifiering nu sker av lagbestämmelserna i fråga. En dylik åtgärd synes mig lämpligen böra grundas på en längre erfarenhet, än som nu står till buds, vunnen under mera normala konjunkturförhållanden. Såsom ett ytterligare skäl att uppskjuta ett definitivt ståndpunktstagande på förevarande lagstiftningsområde har för mig framstått den omständigheten, att Kungl. Maj:t förut i dag beträffande den allmänna arbetstidslagstiftningen funnit sig icke böra ifrågasätta annat än provisorisk förlängning. Jag tillstyrker sålunda, att sjöarbetstidslagen tillsvidare förlänas fortsatt giltighet under samma tid, som av Kungl. Maj:t föreslagits beträffande den allmänna arbetstidslagstiftningen, d. v. s. tre år eller till och med 1926 års utgång.

Såsom jag redan meddelat, hava — med utgångspunkt från antagandet att lagen komme att förlängas — åtskilliga jämkningar och ändringar i nu gällande detaljbestämmelser ifrågasatts såväl av de i ämnet hörda sjöfartssammanslutningarna, rederierna och redarna som ock av de sakkunniga och kommerskollegium. En stor del av de utav vederbörande intressenter framställda ändringsförslagen måste enligt min mening anses mindre väl grundade eller stridande mot principerna för sjöarbetstidslagstiftningen och hava, förmodligen med hänsyn härtill, icke heller framförts av de sakkunniga eller kommerskollegium. Vissa



andra ändringsförslag åter, även sådana som ej vunnit stöd av de sakkunniga eller kollegium, synas mig vara av sådan beskaffenhet, att de, om fråga nu varit om definitiva lagstiftningsåtgärder på här föreliggande område, bort göras till föremål för ytterligare utredning och omprövning.

Då det emellertid, därest den av mig beträffande lagens förlängning ovan intagna ståndpunkten av Kungl. Maj:t och riksdagen biträdess, nu icke skulle bliva fråga om annat än ett fortsatt provisorium och härtill kommer, att det förebragta utredningsmaterialet, såsom förut antytts, på de allra flesta punkter icke medger dragandet av några bestämda slutsatser rörande behovet och verkningarna av de ifrågasatta lagändringarna, synes mig det lämpligaste vara, att lagen får i det väsentliga oförändrad gälla även under den förlängda provisorietiden. Härför talar bland annat den omständigheten, att, såvitt vid utredningen kunnat utrönas, några större olägenheter icke förorsakats av lagen, sådan den för närvarande är avfattad. Ändringar i de gällande bestämmelserna torde således icke kunna anses i någon högre grad påkallade, liksom ock en säkrare erfarenhet om lagens verkningar endast torde kunna vinnas därigenom, att lagstiftningen på området bliver, utan några mera väsentliga omläggningar, gällande under ytterligare någon tid framåt, kännetecknad, såsom man får hoppas, av mera normala konjunkturförhållanden på sjöfartens område än dem, från vilka den nu verkställda utredningen haft att utgå. Jag anser mig sålunda böra förorda, att lagen under den av mig tillstyrkta fortsatta provisorietiden bibehålles i huvudsak oförändrad, allenast med ett par smärre jämkningar, till vilka jag nu skall övergå.

De sakkunniga och kommerskollegium hava föreslagit, att ende styrmannens och ende maskinistens arbete skall undantagas från tillämpningen av sjöarbetstidslagstiftningen. Såsom skäl för detta förslag har särskilt anförts, att nu avsedda befattningshavare intoge befälsställning och vore fullt ut att jämställa med inom industrien och liknande verksamhetsområden anställda verkmästare och andra dylika befattningshavare, vilkas arbete icke omfattades av lagen om arbetstidens begränsning inom sagda områden. Denna synpunkt, bland andra, föranledde den i sjöarbetstidslagens 1 § redan förefintliga bestämmelsen om undantagande i angivna fall av förste styrmannens och förste maskinistens arbete från lagens tillämpning. För egen del anser jag, i likhet med de sakkunniga och kommerskollegium, riktigt, att motsvarande undantag göres beträffande ende styrmannen och ende maskinisten; och tillstyrker jag, att stadgande därom nu införes i lagens 1 §.

I andra och tredje styckena av 4 § i gällande lag om arbetstiden å svenska fartyg stadgas beträffande vissa bemanningskategorier, att arbetstiden för sjöman inom respektive kategori, därest antalet sjömän därinom uppgår till minst tre, icke må under två på varandra följande dygn överstiga visst antal timmar. Tvekan har uppstått, huruvida med antalet sjömän avsåges det antal, som faktiskt funnes å fartyget anställt, eller, i förekommande fall, det antal, som för fartygets behöriga bemanning förutsattes. De sakkunniga och kommerskollegium hava på anförda skäl föreslagit ett tilläggsstadgande av innebörd, att, där antalet sjömän författningsenligt bestämts, detta antal eller eljest det minsta antal, som må anses tillräckligt för fartygets betryggande bemanning, skall vara avgörande i nu förevarande avseende. Ett förtydligande av lagen i denna riktning synes mig ändamålsenligt och riktigt. Något tilläggsstadgande av det av de sakkunniga och kommerskollegium föreslagna innehåll torde emellertid icke erfordras, utan synes mig tillfyllest, att i nuvarande 4 § antalet styrmän, respektive antalet maskinister etc. uttryckligen betecknas såsom »det för fartygets behöriga bemanning nödiga» antalet av vederbörande befattningshavare.

Slutligen torde i anslutning till den vid årets början ikraftträdde sjömanslagen några redaktionella jämkningar böra göras i lagen om arbetstiden å svenska fartyg. De i 13, 26 och 27 §§ i sistnämnda lag förekommande hänvisningarna till sjölagen torde sålunda böra utbytas mot hänvisningar till motsvarande bestämmelser i sjömanslagen.»

Föredragande departementschefen uppläser härefter ett i enlighet med förestående anförande avfattat förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte, för det ändamål 87 § regeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

*Olof Edström.*

*Bilaga.***Förslag**

till

**Lag**

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

Härigenom förordnas,

*dels* att 1, 4, 13, 26 och 27 §§ i lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg skola, 1, 4 och 13 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

**1 §.**

*1 mom.* — — — — —

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

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

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

läkare och — — — — — sagt, annorlunda förordnat.

*3 mom.* — — — — —

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

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

att arbetstiden — — — — — avsedd personal.

### 13 §.

Utan hinder — — — — — resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av bestämmelserna i denna paragraf, är han, såvitt ej annat överenskommits, icke berättigad till ersättning i vidare mån, än i 23 § sjömanslagen sägs.

### 26 §.

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

### 27 §.

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

*dels ock* att ovannämnda lag, sådan densamma lyder efter nu angivna ändringar, skall äga fortsatt giltighet för tiden till och med den 31 december 1926; skolande beträffande sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som avses i dess 21—24 §§, även som i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter nämnda lag, vad i densamma är stadgat fortfara att gälla även efter sistberörda dag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1924.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 15 februari 1923.*

Närvarande:

Justitierådet    SUNDBERG,  
Regeringsrådet THULIN,  
Justitierådet    STENBERG,  
Justitierådet    KÖERSNER.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 26 januari 1923, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle, för det ändamål 87 § regeringsformen omförmäler, inhämtas över upprättat förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av kanslirådet Nils Carlsson.

*Lagrådet* avgav följande yttrande:

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

Med den av lagrådet sålunda uttalade uppfattningen vill lagrådet icke ifrågasätta, att, utöver de jämkningar som föreslagits, lagen nu revideras i vissa detaljer, beträffande vilka skäl eljest synas föreligga

att vidtaga ändringar; och har lagrådet i fråga om de föreslagna jämkningarna intet att erinra.

Därest, såsom det föreliggande förslaget är uppställt, den lag, som skall gälla från och med år 1924, icke återgives i sin helhet utan endast i de delar, vari den avviker från 1919 års lag, synes, för undvikande av vissa oegentligheter i den föreslagna avfattningen, lagen böra formuleras så, att 1919 års lag, vilken gäller till och med den 31 december 1923, skall äga fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1926, dock att 1, 4, 13, 26 och 27 §§ skola — 1, 4 och 13 §§ i angivna delar — från och med den 1 januari 1924 hava den lydelse, som i lagen upptages.

Det föreslagna stadgandet angående lagens tillämplighet i vissa avseenden efter den 31 december 1926 bör givetvis kvarstå; varemot särskild bestämmelse om tiden för den nya lagens ikraftträdande icke erfordras.

Ur protokollet:

*Erik Ölander.*

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 februari 1923.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden  
LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON,  
ÅKERMAN, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Svensson, lagrådets den 15 februari 1923 avgivna utlåtande över det den 26 januari 1923 till lagrådet remitterade förslaget till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg och förklarar sig härvid — under erinran att lagrådet beträffande förslaget icke ifrågasatt annat än vissa jämkningar av formell natur — finna vad lagrådet i sådant hänseende anfört böra vinna beaktande.

Departementschefen uppläser härefter det i enlighet med förestående avfattade förslaget till *lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg* samt hemställer, att förslaget måtte jämlikt § 87 regeringsformen föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Karl Lindström.*

# UTLÅTANDEN

ANGÅENDE

## VERKNINGARNA AV LAGEN DEN 24 OKTOBER 1919 OM ARBETS- TIDEN Å SVENSKA FARTYG

AVGIVNA AV

**UTAV KOMMERSKOLLEGIUM TILLKALLADE  
SAKKUNNIGA**

SAMT AV

**KOMMERSKOLLEGIUM**

STOCKHOLM 1923

ISAAC MARCUS' BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG



## Innehållsförteckning

	Sid.
<b>Sakkunnigas utlåtande:</b>	
I. Sammandrag av utav skilda sammanslutningar och personer gjorda uttalanden i ämnet .....	1
II. Undersökning av vissa allmänna frågor .....	30
III. Undersökning av vissa utav lagens särskilda bestämmelser .....	38
IV. Allmänt uttalande av de sakkunniga .....	50
<b>Särskilda yttranden</b> .....	51
<b>Kommerskollegii utlåtande</b> .....	56

---

## Utlåtande

angående verkningarna av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden  
å svenska fartyg,

avgivet den 19 maj 1922 av genom beslut den 30 augusti 1921 av kommerskollegium  
tillkallade sakkunniga, jämte särskilda yttranden.

### I. Sammandrag av utav skilda sammanslutningar och personer gjorda uttalanden i ämnet.

För vinnande av kännedom om utav lagen närmast berörda samhällsgruppers erfarenheter och önskemål infordrades vid utredningens början upplysningar från olika sammanslutningar å sjöfartens område, representerande såväl redare som sjöfolk av olika kategorier, ävensom från enskilda rederier och redare. Ett stort antal yttranden hava till följd härav inkommit, innehållande såväl allmänna synpunkter som erinringar rörande de särskilda lagbestämmelserna; och lämnas här nedan ett sammandrag av sagda yttranden. Uppställningen härav har ordnats sålunda, att ur de särskilda yttrandena allmänna och speciella uttalanden utbrutits och sammanförts i avdelningar var för sig, varvid den ordning iakttagits, att sammanslutningars och föreningars yttranden ställts främst, varefter följa särskilda rederiers och redares, vilka senare dock medtagits endast i den mån de visat sig innehålla något av intresse utöver vad eljest blivit beaktat.

Styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening anför följande:

Sveriges allmänna sjöfartsförening utgör en sammanslutning mellan olika verksamhetsgrenar inom sjöfarten, och äro inom föreningen och dess styrelse representerade flertalet skilda yrkesgrupper inom nämnda näring. Att vid sådant förhållande i en fråga som den nu föreliggande framlägga gemensamt uttalande i de olika, ifrågavarande lag berörande detaljspörsmålen synes styrelsen förenat med synnerligen stora svårigheter. Ett dylikt yttrande skulle för övrigt givetvis komma att i stort sett innefatta allenast ett upprepande av de synpunkter i ämnet, som, enligt vad styrelsen inhämtat, av de olika specialsammanslutningarna inom området redan framförts. Styrelsen har därför funnit sig böra inskränka sig allenast till ett uttalande av mera allmän innebörd.

Styrelsen får i sådant avseende till en början erinra, hurusom styrelsen i yttrande den 25 februari 1919 i samband med förevarande lags tillkomst framhöll, bland annat, att man med hänsyn till de speciella betingelser, som gällde för sjöfartsnärings utövande, samt de många 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 konsekvenser, vartill lagstadganden på om-

*Allmänna uttalanden.*

Sveriges allmänna sjöfartsförening.

rådet ledde. Fara uppstode eljest, att en lagstiftning åvägabringades, som, på samma gång den lände till avbräck för sjöfartsnäringen, icke heller på ett tillfredsställande sätt tjänade det mål till förbättrande av sjömännens arbetsförhållanden, som man i första hand velat vinna. Styrelsen ville vidare särskilt betona den ogynnsamma ställning, som vårt lands sjöfartsnäring efter genomförandet av ett lagförslag av då ifrågavarande beskaffenhet skulle komma att intaga i förhållande till den utländska konkurrens, som särskilt efter världskrigets avslutande syntes komma att i hög grad skärpas. Styrelsen framhöll slutligen den synnerliga angelägenheten därav, att lagstiftningen på förevarande område komme att avse arbetstiden allenast å fartyg i sådan fart, där på grund av vunnen erfarenhet lagstiftning i ämnet kunde finnas påkallad, samt därvid inskränkte sig till vad i sådant hänseende kunde finnas oundgängligen erforderligt.

Vad styrelsen sålunda vid förenämnda tillfälle anfört vill styrelsen jämväl nu åberopa. De synpunkter, som därvid framfördes, göra sig nu gällande i om möjligt än högre grad. Vår sjöfartsnäring genomgår för närvarande en synnerligen allvarlig kris, medförande särskilt en fortgående minskning av vårt tonnagebestånd genom svenska fartygs överförande till utländsk flagg. I synnerhet nu angivna förhållanden måste, synes det styrelsen, mana till den allra största försiktighet ifråga om varje lagstiftning, som ålägger sjöfarten ökade pålagor av vad slag det vara må, vilka göra svensk sjöfartsnäring mindre konkurrenskraftig i förhållande till utländska utövare av samma näring. Det kan i längden ej heller lända de ombord anställda till fördel, om banden, som läggas på sjöfarten, göras alltför tunga.

Styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening hemställer, att vid det revisionsarbete, som nu igångsatts beträffande förevarande lag och vilket med hänsyn till lagens otvivelaktigt många brister torde hälsas med allmän tillfredsställelse, all möjlig hänsyn måtte tagas till de synpunkter, som styrelsen funnit sig böra här ovan i ämnet andraga.

Sveriges redareförening.

Sveriges redareförening uttalar såsom en allmän erinran, att det enligt föreningens uppfattning utan tvivel varit för sjöfartsnäringen lyckligast, om den ifrågavarande lagstiftningen icke drivits fram i Sverige utan närmare kontakt med liknande åtgärder i andra länder, särskilt grannländerna. Föreningen vill härutinnan understryka sin verkställande direktörs, kapten O. A. Nordborgs vid skeppstjänstkommitterades förslag fogade reservation, därvid framhållas vådorna av att för ett visst land införa en särskild lagstiftning rörande de ombordanställdas arbetstid utan att först avvakta de ledande sjöfartsnationernas mått och steg på detta område. Att svenska fartyg genom arbetstidslagen förorsakats tidsutdräkt och ökade kostnader i större mån än utländska fartyg innebär i och för sig ett tillbakasättande i konkurrensen av svensk sjöfart, vilket i sin mån bidragit till att för Sveriges vidkommande förvärpa den kris, som sjöfartsnäringen nu genomgår. Därtill kommer, att lagen i sin helhet måste betecknas såsom ett hastverk med alla de brister med hänsyn till dess praktiska tillämpning, som äro kännetecknande för en på detta sätt forcerad lagstiftning.

Sveriges segelfartygsförening.

Sveriges segelfartygsförening anför:

Vid lagens antagande uteslötos på yrkande av Sveriges segelfartygsförening från densamma segelfartyg icke överstigande 100 registerton av den anledning, att bestämmelserna ansågos allt för rigorösa och omöjliga att efterfölja för den mindre

segelflottan, där, såsom ofta är fallet, fartygets befälhavare och bästeman hava större eller mindre del i fartyget och följaktligen äro intresserade av att göra re-sornas resultat så gott som möjligt. Det kan inte nog framhållas det förkastliga uti, att segelfartygsnäringen skall för dess utövare vara så överlastad och svår-manövrerad genom lagar och förordningar, att yrkets utövare därigenom bliva delvis lamslagna.

Föreningen framhåller vidare segelfartens egenartade natur och dess bero-ende av naturkrafterna samt därpå grundade behov av större rörelsefrihet i fråga om arbetstiden än den nuvarande lagen medgiver.

Föreningen fortsätter: Beträffande den genom lagens antagande uppkomna större friheten för besättningen kan det säkert ifrågasättas, om denna av det stora flertalet användes på ett sådant sätt, som har avsetts i lagen om arbetstiden.

Det stora virrvarr, som nämnda lag åstadkommit genom sin svåra tolk-ning för dem, som ha att handla i överensstämmelse med densamma, har kom-mit till uttryck i en mängd förfrågningar hos kommerskollegium om rätta tolk-ningen.

Föreningen anser därför, att den nuvarande lagen om 8 timmars arbetstid å svenska fartyg bör, för att göra vår segelflotta konkurrenskraftig, slopas och ersättas med en ny, som tillåter 10 timmars arbetsdag och i övrigt ger klara och tydliga direktiv med avseende å tjänsten för ombord anställda.

KanalfloTTans rederiförening yttrar: Hitintills given erfarenhet av lagens verkningar ger otvetydigt vid handen, att lagen inverkar hämmande, i all synnerhet för trafiken å de inre vattenvägarna, vilken trafik närmast är att jämställa med de enskilda järnvägarnas.

KanalfloTTans  
rederiförening.

Föreningen hemställer därför, att åt personalen å de fartyg, som uteslutande trafikera rikets inre vattenvägar, medgives samma undantagsställning som i lag om arbetstidens begränsning § 1 mom. i) medgivits trafikpersonalen vid järnväg, som är upplåten till allmän trafik, då det synes föreningen vara uppenbart oriktigt, att tvänne transportföretag, som hava samma ändamål att fylla, behandlas olika ur lagstiftningssynpunkt.

Skärgårds- och målarflottornas rederiförening yttrar, med särskilda instäm- manden av ångfartygsaktiebolaget Drottningholm—Fittja och Vaxholms nya ång- fartygsaktiebolag, följande:

Skärgårds- och  
målarflottor-  
nas rederi-  
förening.

Vi vilja meddela, att lagen redan före dess ikraftträdande av oss bedömdes såsom olämplig och i vissa delar omöjlig att tillämpa på fartyg i skärgårds- och liknande fart, varför de rederier, som voro anslutna till denna förening, sågo sig nödsakade omedelbart begagna de möjligheter, som erbjödos uti lagens 1 § 3 mom. för erhållande av vissa undantagsbestämmelser från tillämpningen av densamma.

Kungl. Maj:t biföll i vissa delar de därvid gjorda framställningarna, och förnyade rederierna sin anhållan innevarande år med samma framgång.

Föreningen kan sålunda icke andraga några praktiska rön och erfarenheter av lagen i dess ursprungliga skick, då densamma icke i denna form tillämpats, men alldenstund myndigheterna efter synnerligen omsorgsfull prövning två år å rad insett och behjärtat våra synpunkter för undantagsbestämmelsers erhållande, synes oss uppenbart, att lagen ej i alla delar kan tillämpas efter dess orda-lydelse.

Kungl. Maj:ts av föreningen åberopade dispensmedgivande är av följande innehåll:

»Kungl. Maj:ts resolution etc. — — — — — given Stockholms slott den 20 februari 1920.

Kungl. Maj:t — — — finner jämlikt 1 § 3 mom. av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg gott, beträffande passagerarfartyg, tillhörande något av ovan omförmälda bolag, tillsvidare intill utgången av år 1920

*dels* medgiva, att arbete, som utföres av ende styrmannen och av ende maskinisten, må undantagas från tillämpningen av nämnda lag under villkor, att ende styrmannen och ende maskinisten vardera erhåller såväl minst en dags tjänstledighet under var och en av månaderna maj—september som ock utöver avtalad månadslön ersättning per dag med minst en sjuttiofemtedel av månadslönen för mistning av i samma lag stadgad ersättning för övertid,

*dels ock* meddela sådant undantag från 8 § sista stycket och 15 § 4 mom. av lagen i fråga, att under en tid av fyra på varandra följande veckor sjöman, tillhörande däcksmanskapet, må användas till skeppstjänst sammanlagt högst 252 timmar samt till övertidsarbete sammanlagt högst 72 timmar,

*allt* under villkor att fartyget icke nyttjas till passagerares befordran i vidsträcktare fart än den, som angives uti det för fartyget gällande passagerarfartygs-certifikat.

Det vederbörande etc.»

Föreningen vill med skärpa framhålla, hurusom endast genom detta Kungl. Maj:ts medgivande möjlighet öppnades för skärgårds- och liknande fartyg att fortsätta sin trafikverksamhet någorlunda efter normala former och krav, och anser föreningen dispensbestämmelserna utgöra det minimum av jämkning lagen behövde för att ej bringa sedan årtionden invanda och behövliga trafiksystem i baklås.

Vidare anföres: Samtliga till denna förening anslutna rederier vilja som gemensamt och starkt önskemål framföra, att lagen måtte för deras vidkommande helt och hållet avskaffas.

Trots ärlig och uppriktig vilja att opartiskt bedöma frågan kunna vi nämligen icke utfinna de genom lagens införande uppkomna fördelarna utan se fastmera endast olägenheter av densamma.

Arbetsfolket åtnjuter visserligen en fördel i och med övertidsersättningen, men denna liksom andra ekonomiska spörsmål låter sig utan svårighet ordna genom avtal, och äro vi övertygade därom, att just denna punkt utgör hela lagens kärna och icke, såsom från visst håll framhålles, faran för folkhälsan genom överansträngning. Genom rundfrågor bland besättningarna å våra fartyg skall ovanstående snart bekräftas, och kunna vi delgiva konkreta fall, där önskan hos arbetsfolket att slippa det tvång, lagbestämmelserna medföra, uttalats.

Föreningen berör därefter arbetsindelnings å ifrågavarande fartyg, som före av lagen framtvingad precisering innebar större otvungenhet och trevnad för besättningen, samt fortsätter:

Att rederierna blivit lidande på lagen är avgjort och måste härvid fastslås, hurusom den i utsikt ställda ökade arbetsintensiteten i och med lagens införande helt och hållet uteblivit och i stället densamma nedgått märkbart. Det är alldeles uppenbart att så måste bliva följden i de fall, där ordinarie arbetstid

ej är tillräcklig utan övertid måste tillgripas; prestationerna under ordinarie tid nedbringas, för att övertid med högre löneförmån måtte i mesta möjliga mån erhållas.

Detta behöver icke innebära något klander mot våra besättningar, utan är en helt förklarlig följd av individens benägenhet att utnyttja alla möjligheter till ökad förtjänst. Förr arbetade folket undan villigt och raskt, i vetskap att ju tidigare arbetet var slutfört, desto förr inträdde ledigheten; nu hägrar ofta tidpunkten då övertiden begynner och extrabetalningen börjar.

Lagen — med eller utan dispens — tillämpad på fartyg i den trafik, vi företräda, har för oss varit en anledning till extra kostnader, ökat organisationsarbete och inskränkning av rörelsefriheten, och för de arbetstagande har den medfört tvång och otrevnad utan andra fördelar än sådana, som låta sig kompenseras på annat sätt. Den har varit ett försök att avvärja missförhållanden, som man överdrivit, men i stället skapat nya sådana, allvarligare och skadligare, och just emedan den icke har något verkligt behov att fylla, kan den icke anpassas efter de säregna krav, detta slag av arbete betingar.

Nautiska föreningen i Göteborg gör följande uttalande:

Nautiska för-  
eningen.

Nautiska föreningen har principiellt icke något att erinra mot en lagstiftning, som tager sikte på en allmän reglering av arbetstiden för befattningshavare, anställda å fartyg. En sådan reglering är icke heller främmande för äldre sjölagar. Det ligger över sjömannens arbete ombord såväl i hamn som till sjöss så mycken rutinmässighet, att denna rutin i många avseenden bör kunna fastslås genom lagbestämmelser. Ej heller kan med fog något invändas mot den uppfattningen, att en begränsning av arbetstiden för arbete i land genom lagstadgad arbetstid medför den konsekvens, att även arbetstiden ombord i fartyg, i den mån förhållandena sådant medgiva, bör regleras genom lagbestämmelser.

Vid en undersökning av verkningarna utav den arbetstidslag, som sedan nära två år är gällande å svenska fartyg, kommer emellertid föreningen till den uppfattningen, att lagstiftningen härutinnan i flera avseenden skjutit över målet. Denna lagstiftnings syfte har varit att bereda de ombord anställda, såväl de egentliga besättningsmännen som den huvudsakliga delen av befälet, ökad vila från skeppstjänsten och mera tillfälle att ägna sig åt egna angelägenheter. Detta syfte, i och för sig högeligen beaktansvärt, får ju även genom de införda lagbestämmelserna anses hava vunnits. Dock har detta i många fall onekligen skett på bekostnad av flera för sjöfarten och de sjöfarande viktiga intressen.

Olägenheterna för sjöfarten genom lagen om arbetstiden å svenska fartyg den 24 oktober 1919 samt vissa tolkningar och tillämpningar av denna lag äro först och främst av ekonomisk art. Bestämmelserna om minskad arbetstid till sjöss och i hamn hava medfört, att en i vissa fall ökad besättningsstyrka (§ 4 stycket 5) måst anställas. De snäva samt oegentligt och svårtydigt avfattade bestämmelserna om arbetstid och vakttjänstgöring i hamn (§ 10) samt om vad förstås med säkerhetstjänst (§ 13) hava förorsakat en i många fall högst avsevärd stegring i fartygets driftsomkostnad. Detsamma har blivit följden på grund av stadgandena om ersättning för övertidsarbete (§ 16), vilken ersättning för vissa fall tillmätts abnormt hög. Under den svåra ekonomiska depression, som nu råder inom sjöfartsnäringen och som gör icke minst den svenska sjöfartens ställning synnerligen prekär, är det av mycket stor vikt, att de delar av arbetstidslagen, som ekonomiskt hårdast träffa rederinäringen, revideras, så att den svenska sjöfarten icke genom

arbetstidslagen ställes i ogynnsammare ekonomiskt läge än den med vårt lands sjöfart konkurrerande utländska. Den inskränkta arbetstiden har medfört en ogynnsam ekonomisk verkan för den svenska sjöfarten även i så måtto, att svårighet uppstått att med det hittillsvarande besättningsantalet erhålla tillräcklig tid för underhåll och skötsel av själva fartyget, dess maskineri och inventarier. Brister i underhållsarbeten ombord medföra emellertid, såsom bekant är, icke oväsentligt högre utgifter för reparationer och klassificeringar. Den fördel, som svenska fartyg i nämnda avseende förut kunnat uppvisa gent emot exempelvis engelsk och amerikansk sjöfart, har sålunda genom arbetstidslagen helt och hållet försvunnit.

Men det är icke blott sagda lags direkta föreskrifter, som föranlett betydande ekonomiska utgifter för den svenska sjöfartsnärings, utan även vissa tolkningar av lagen. Dessa tolkningar kunna väl sägas ligga inom ramen för lagen men måste dock anses gå utöver vad lagstiftningens syfte i ty fall varit. Såsom exempel på en dylik enligt föreningens mening alldeles för sträng tolkning av lagen anföres den tolkning, som gjort sig gällande i fråga om § 10 i lagen. Denna paragraf har tolkats så, att en särskild bland besättningen uttagen vaktman icke kan beordras till vakttjänst under en följd av dygn mellan 6 e. m. och 6 f. m., utan att han beredes övertidsersättning för den vakttjänst, som överskjuter 8 timmar per dygn. Med hänsyn till § 4 i lagen och då vakttjänst i hamn ingalunda kan anses vara mera betungande än vakttjänst till sjöss, borde man för vakttjänst i hamn, vari givetvis bör ingå sådan enklare sysselsättning (se yttrande till riksdagens 2:dra lagutskott den 1 mars 1921 av byråinspektören B. Rundblom), som oskiljaktigt hör till vakttjänst å däck eller i maskin, kunna fordra en tjänstgöringstid av 12 timmar. Likaledes kan det anses vara i strid med lagstiftarens mening att betrakta vakttjänstgöring under söndag som övertidsarbete och vid sådant arbete tillämpa taxan om den dubbla övertidsersättningen. Ordet nödig vakttjänst har tydligen insatts i det syftet att förhindra order om onödig vakttjänst. Tolkas emellertid bestämmelserna så, att varje vakttjänstgöring över 8 timmar per dygn och all vakttjänstgöring på helgdag betraktas såsom övertid, så kommer uttrycket »nödig» vakttjänst att bli fullständigt meningslöst. Den på administrativ väg och på grund av bestämmelserna i § 3 e) av förordningen med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av lagen om arbetstiden å svenska fartyg tillkomna tolkningen av bestämmelserna rörande vakttjänstgöringen, vilken tolkning visat sig vara synnerligen ekonomiskt ofördelaktig för rederinärings, hade säkerligen kunnat undvikas och lagens naturliga mening bättre kommit till sin rätt, ifall eventuellt förekommande tvister dragits inför domstol.

De synnerligen ogynnsamma ekonomiska följderna av arbetstidslagen för sjöfartsnärings äro sålunda lagens förnämsta nackdelar. Men även i andra avseenden har lagen visat sig vara ofördelaktig. Dess bestämmelser hava menligt ingripit i fartygens trafikförhållanden samt i arbetsrutinen ombord. Lagen har skapat en tendens hos de ombord anställda att vilja alltför mycket begränsa vars och ens arbetsområde ombord, varjämte lagen synes ha bibragt sjöfolket den föreställningen, att varje slags handräkningsarbete ombord, som icke uttryckligen omnämnes i lagen, betraktas som överloppsarbete eller arbete, för vars utförande särskild ersättning kan fordras. Vissa av de förfrågningar, som ingått från manskapshåll rörande lagens tolkning, samt andra förhållanden, berörande lagens område, synas giva vid handen, att den nya lagstiftningen i förevarande hänseende

i stället för att stabilisera en förut på de olika arbetsområdena inom ett fartyg gällande och bland det yrkeskunniga och ordningsälskande sjöfolket godtagen arbetsrutin skapat en mängd tvistefrön såväl bland arbetstagarna själva som mellan dem samt befälhavaren och rederiet. Allt till ringa eller ingen nytta för någondera parten.

Ser föreningen sålunda på de verkningar, som arbetstidslagen å svenska fartyg medfört, kan föreningen icke finna annat, än att lagen med det snaraste bör göras till föremål för revidering.

Svenska fartygsbefälsföreningen redogör för de rön i fråga om lagens verkningar, som fallit inom befälhavarens och däcksbefälets erfarenhet, därvid föreningen emellertid icke gör något allmänt uttalande utan endast upptager till behandling vissa bestämmelser, vilkas nuvarande formulering, enligt föreningens mening, förorsaka olägenheter, vilka föreningen anser böra avhjälpas, om lagen skall bibehållas och verka tillfredsställande. Uttalandena återfinnas nedan vid varje särskild paragraf.

Svenska  
fartygsbefäls-  
föreningen.

Ångfartygsbefälhavarsällskapet påyrkar en grundlig revision av lagen med utökning av ordinarie arbetstiden samt anför: I det uttalande angående behovet och lämpligheten av lagstiftning angående arbetstid, vilket sällskapet före lagens tillkomst — i februari 1919 — blev satt i tillfälle att till chefen för kungl. finansdepartementet avgiva, sammanfattade sällskapet sin uppfattning sålunda:

Ångfartygs-  
befälhavar-  
sällskapet.

*dels* 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;

*dels* 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 sådana bestämmelser, gällande enbart för svenska fartyg, utfärdas, innan sådan gemenskap kunnat ernås, dessa böra begränsas till sådana, vilka vunnen 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.

Detta sällskapets uttalande vann intet beaktande, utan vårt land blev, utan att tvingande omständigheter förelågo, ett av föregångsländerna i fråga om begränsning genom lag av arbetstiden ombord å fartyg; men de erfarenheter, tillämpningen av denna lag hittills givit vid handen, synas vara ägnade att bekräfta, att denna uppfattning icke desto mindre varit och *är* i huvudsak riktig.

I yttrandet framhålles vidare, hurusom sjöfartsnäringen lidit ett beklagligt avbräck genom att vår sjöfarts konkurrensförmåga blivit väsentligt nedsatt i tävlingen med utlandets tonnage, som icke tynges av dylika restriktioner. Denna lags hämmande verkan hade blivit ännu mer kännbar och skadlig, sedan vid lagens tillkomst rådande högkonjunktur kort därefter förbytts i sin motsats.

Vidare påtalas i yttrandet den brådska, om vilken lagens formulering i många delar bure vittne, en formulering, som lämnade rum för olika tolkningar och därigenom givit anledning till talrika tvistigheter och missförstånd, tidsutdräkt och kostnader, vilka i många fall kanske icke varit av lagens upphovsmän avsedda. Sådan den nu är, lär, enligt sällskapets mening, arbetstidslagen knappast kunna fränkännas en ej så liten anledning i skulden till de svårigheter, med vilka vår svenska sjöfart för närvarande har att kämpa.



I sin egenskap av befälsammanslutning förklarar sig sällskapet icke hava någon anledning att uttala sig emot någon av de förmåner, som lagen tillförsäkrar en eller annan kategori av befälet, och vill icke heller principiellt uttala sig mot ersättning för övertidsarbete i vissa fall även åt visst befäl, men det anser sig dock på tal om arbetstidslagens allmänna verkningar icke böra underlåta att påpeka en principiell oegentlighet, som detta stadgande drar med sig och som för-sätter befälet (styrman eller maskinist) i en skev ställning, då det å ena sidan, sin plikt likmätigt, har att ordna manskapets arbete så, att övertidsarbete så långt ske kan undvikas, men å andra sidan självt är berättigat till ersättning för över-tidsarbete och därigenom utsatt för frestelsen att använda sådant i större utsträckning än som kan anses av verkligt behov påkallat. Det kan åtminstone ifrågasättas, huruvida den ekonomiska fördelen i detta fall uppväger den ständigt till hands varande frestelsen att missbruka sin ställning, vilken av många fall att döma är mycket stor. Sällskapet skulle anse mycket lyckligt, om någon form kunde utfinnas, genom vilken befälet befriades ur den obehagliga, frestande ställningen att sålunda vara domare i egen sak.

Svenska  
maskinbefäls-  
förbundet.

Svenska maskinbefälsförbundet anför följande: Arbetstiden i hamn var redan före lagens tillkomst reglerad, genom avtal med manskapsorganisationerna, i huvudsak lika med de nuvarande lagbestämmelserna. Maskinbefälets arbetstid torde i stort sett hava varit lika med manskapets, varför den huvudsakliga skill-naden, för undermaskinisternas vidkommande, har varit ersättningen för övertids-arbete i de fall, då sådant erfordrats. Denna ersättning har, efter lagens tillkomst, ökats, dels därigenom att ersättningsbeloppet blivit väsentligt höjt, dels därigenom att ersättningen utgår för den tid, som överstiger 8 timmar per dag, vilken förut endast erhöles för den tid, som översteg 10 timmar. Det har visserligen i en del fall, efter åttatimmarsdagens tillkomst, medfört svårigheter att, utan övertidsarbete, med-hinna nödiga arbeten, men genom ökad arbetsintensitet torde dessa svårigheter hava övervunnits. Åttatimmarsdagen i hamn torde utan tvivel hava medfört stora för-delar för de fartygsanställda, utan att några avsevärda olägenheter för arbetets ordnande blivit följden, varför det icke kan finnas några bärande skäl för att återgå till en längre arbetstid. Då denna arbetstid fanns före lagens tillkomst, kan man möjligen anse lagstiftning inom detta område överflödig. Men då den avtalsenliga åttatimmarsdagen tillkommit under högkonjunkturen, är det mycket sannolikt, att manskapsorganisationerna ej kunna värna den under lågkonjunk-turen, varför en lagstiftning var en nödvändig förutsättning för dess bibehållande.

Förbundet konstaterar, att arbetstiden till sjöss för maskinbefälet i stort sett icke förändrats genom lagens tillkomst, men fäster uppmärksamheten på vissa förhållanden, varigenom vakthavande maskinist fått ökat arbete på grund av att, till följd av eldarnas fördelning i vissa fall på tre vakter i stället för såsom förut på två, en smörjare — till undvikande av ökning av maskinbesättningen — placerats såsom eldare och dennes arbete med smörjning och tillsyn helt lagts på maskinisten. Sålunda påtalat missförhållande anses dock kunna effektivt avhjälpas endast genom införande av en lagstadgad bemanningsskala, som reglerar maskin-bemanningen med hänsyn till förutom andra förhållanden även arbetstidslagen.

Den största svårigheten anser förbundet dock ligga uti tolkningen av arbetstidslagen, och uttalar förbundet såsom ett önskemål, att lagen måtte formu-leras tydligare.

Tredjemaskinistföreningen framför såsom allmänna erfarenheter följande: Beträffande maskinister å mindre kust- och kanalfartyg har lagen verkat därhän, att en ersättning för utfört övertidsarbete kommit desamma till del, vilket ej fallet varit före lagens ikraftträdande.

Tredjemaskinistföreningen.

Beträffande bogserbåtar, på vilka lagen ägt tillämpning, synas verkningarna varit sådana, att ett sämre förhållande varit rådande beträffande reglering av arbetstiden, än vad fallet varit på sådana bogserbåtar, vilkas arbetstid reglerats genom avtal.

Beträffande ångslupstrafiken synes lagen hava åstadkommit en liten minskning i arbetstiden. Någon svårighet torde emellertid ej föreligga att dirigera trafiken inom den ram, lagen nu bestämmer.

Svenska sjömansunionens och svenska eldareunionens erfarenheter och önskemål framföras såsom uttalanden vid särskilda paragrafer och återfinnas nedan.

Svenska sjömansunionen och Svenska eldareunionen.

Talrika yttranden från enskilda rederier och redare röja i de delar, som kunna vara av mera allmänt intresse, stor överensstämmelse, och torde sålunda framförda synpunkter kunna sammanfattas i det omdöme om lagen, att den verkat försenande på sjöfarten, fördyrande för rederierna och allmänheten samt förstörande för fartygen, vilkas underhåll måst åsidosättas. Därjämte klagas allmänt över svårigheten att tolka lagens bestämmelser.

Enskilda rederier och redare.

Skeppsredaren E. Biesert påtalar särskilt de nackdelar, lagen medfört för insjöfarten, som dels har att räkna med den sig alltmer utvecklande automobiltrafiken dels ock utsättes för en svår konkurrens, vartill arbetstidslagen direkt inbjuder, nämligen genom användning av båtar under 20 registerton, särskilt oljedrivna motorbåtar samt båtar, vilkas besättning tillhör redarens familj, en konkurrens som allvarligt hotar de bolags existens, vars talan Biesert för (ångfartygsaktiebolaget Bengtsfors—Nordmarken och Lennartsfors aktiebolag). Såsom slutomdöme anföres, att lagen enligt Bieserts mening verkat och verkar olyckligt på ifrågavarande sjöfart, varför lagen bör göras smidigare, så att den i ekonomiskt avseende icke verkar så tryckande som nu, utan att arbetarnas berättigade intressen därför åsidosättas.

Beträffande en annan art av den mindre sjöfarten, nämligen kust- och skärgårdstrafiken, anföres av Härnösand—Sollefteå ångbåtsaktiebolag följande: Såsom allmänt omdöme måste vi framhålla, att lagstiftarna troligen icke alls ihågkommit den mindre sjöfart, som bedrives av vårt bolag och därmed jämställda, utan lagstiftat utslutande med hänsyn till den större, utgående sjöfarten, varest en ordnad vakttjänstgöring är möjlig. Följden har blivit den, att lagen drabbat den smärre, lokala sjöfarten på ett helt enkelt oresonligt sätt.

### 1 §.

De uti 1 § 2 mom. omförmälda undantagen böra enligt redareföreningens åsikt omfatta alla kategorier av examinerat befäl och dessas ställföreträdare. Till stöd för denna sin uppfattning framhåller föreningen följande:

Speciella uttalanden.

1) Under den tid lagen varit i tillämpning har det med all tydlighet ådagalagts, att befälets ställning till manskapet ombord blivit svår, ty, samtidigt som befälet haft att övervaka, att manskapets arbete ombord ordnades så praktiskt som möjligt med hänsyn till nödvändigheten av att undvika övertidsarbete, har befälet haft att tillämpa lagens stadganden på sig självt. Det ligger i sakens natur, att mindre samvetsgranna befäls personer kunnat falla för frestelsen att särskilt

Sveriges redareförening.

i fråga om ersättning för övertidsarbete tolka lagens bestämmelser till sin egen fördel. Det faktum, att övertidsräkningarna på lika stora fartyg av samma typ, sysselsatta i samma fart, företett mycket stora divergenser i det ena och andra fallet, bestyrker detta påstående.

2) Befälets arbete är i allmänhet, rent fysiskt sett, lindrigare än manskapets. Utgår man ifrån, att lagens huvudsyfte är att skydda mot överansträngning, är detta syfte icke i samma mån tillämpligt på befäl som manskap.

3) Lagens tillämplighet på bl. a. ende styrman och ende maskinist har föranlett en så stor mängd dispenser, att undantagen övergått till att bli regel.

4) Lika väl som arbetstiden för verkmästare och ingenjörer i land icke är föremål för laglig begränsning, lika berättigat måste det vara att från sådan begränsning undantaga befälet ombord å fartyg.

5) I de flesta länder torde befälets arbetstid icke vara så strängt begränsad som densamma är i Sverige enligt ifrågavarande lag. Detta medför för svensk sjöfart högre omkostnader och sämre konkurrensmöjligheter.

Beträffande 1 § 3 mom. anför föreningen vidare:

Det har i praktiken visat sig medföra betydlig tidsutdräkt, att dispensärenden i allmänhet skola underställas Konungen. Föreningen hemställer för denskull om sådan ändring av ifrågavarande stadgande, att beslutanderätten i samtliga dispensärenden överlämnas till kommerskollegium.

Kanalflottans  
rederiförening.

Kanalflottans rederiförening har vid granskning av förhållandena under den tid lagen varit i kraft funnit, att lagen borde omfatta fartyg av långt mindre tonnage än vad nu är fallet; den bör förslagsvis gå ned till att inbegripa fartyg om 50 tons bruttodräktighet, ty med nuvarande gräns, 100 ton, finnes en mängd fartyg, som i mycket hög grad arbeta utan att vara besvärade av lagens fordringar. Härigenom har utnyttjandet av arbetskraften ombord å dessa fartyg givit dem möjlighet till en illojal konkurrens, som lagstiftaren säkerligen icke avsett.

Skärgårds- och  
mälarfloorna.

Skärgårds- och mälarfloornas rederiförening anser, på grund av vad föreningen i sitt allmänna uttalande (se ovan) anført, nödvändigt, att förste styrman och förste maskinist, oaktat å hithörande fartyg endast en styrman och en maskinist finnas, undantagas från lagen (1 § 2 mom.), då deras inrangering under densamma synes uteslutande vara ett ekonomiskt spörsmål.

Nautiska  
föreningen.

Nautiska föreningen yttrar beträffande 1 § 2 mom.: Från lagens tillämpning undantages bland annat arbete, som utföres av befälhavare å fartyg, varå utom befälhavaren minst två personer äro anställda. Vidare undantages segelfartyg med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet överskrider 100 ton, samt annat fartyg, som icke äger en dräktighet av minst 20 ton. Genom de enligt nautiska föreningens uppfattning alltför snävt hållna undantagen från lagens tillämplighetsområde ha, särskilt rörande pråmfart och annan härmed likställd sjöfart, en del arbetstagare indragits under lagen, vilka lämpligen på grund av trafikens oregelbundna beskaffenhet och arbetets art bort stå utanför. Då man ansett sig böra från den allmänna arbetstidslagen undantaga sådana företag, däri arbetarnas antal i allmänhet icke överstiger fyra, torde man med fullt fog kunna begära, att en motsvarande undantagsbestämmelse även göres från lagen om arbetstid å svenska fartyg. Föreningen föreslår således, att första stycket av mom. 2 erhåller följande ändrade lydelse:

»Från lagens tillämpning undantages arbete å fartyg, å vilka de anställdas antal, befälhavaren inberäknad, icke överstiger fyra personer.» Befälhavaren undantages i varje fall från arbetstidslagen.

Sveriges skepparförbund påyrkar lagens tillämplighet utsträckt att omfatta även befälhavare (varvid dock troligen avses endast befälhavare å bogserbåtar). Såsom motiv anföres: Sveriges skepparförbund.

För några få av befälhavarna, vilkas tjänstgöring är mestadels förlagd inom hamnområdena, har lagen verkat fördelaktigt med ett par timmars kortare tjänstgöring per dygn. Orsaken härtill har varit, att en del rederier dragit sig för de merkostnader, som eljest kommit den övriga besättningen till del i form av övertidsbetalning.

För de flesta har lagen verkat på motsatt sätt, då fritid under dagen icke kan beredas befälhavaren, emedan besättningens ringa antal hindrar arbetstidens indelning i vakter, och då befälhavaren ofta blir nödsakad att tjänstgöra nattetid dels för att begränsa besättningens övertidsarbete, dels emedan hans arbete ofta icke kan anförtras åt någon annan. På så sätt inträffar det ofta, att befälhavaren måste tjänstgöra flera dygn i sträck, varav resultatet blir överansträngning, genom nattvak försvagad syn och oförmåga till tjänstgöring.

Svenska eldareunionen yttrar: Beträffande 1 § 2 mom. c och e i lagen, varest föreskrives undantag från lagens tillämpning för manskap ombord å bärgningsfartyg samt segel- och annat fartyg, understigande resp. 100 och 20 ton, synes oss även manskapet ombord å dessa fartyg rätteligen böra inrymmas under lagens bestämmelser, dock bör beträffande bärgningsfartygen dessa undantagas från bestämmelserna i 15 §. Segel- och andra fartyg under resp. 100 och 20 ton synas oss på grund av sina korta resor lämpligen kunna hänföras till bestämmelserna i 8 §. Svenska eldareunionen.

Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag, som beträffande *pråmfartyg* erhållit dispens i viss utsträckning från 8 och 18 §§ (se nedan vid resp. §§), anför: På dispensvägen hava vi erhållit sådana lättnader, att de största svårigheterna, som lagen medfört för den inre pråmtrafiken, bortelimineras. Då de vunna lättnaderna nödvändigtvis måste gälla för framtiden, torde mest praktiskt vara, att under hänvisning till tidigare motivering i saken vid bearbetningen av lagen pråmar under 100 bruttoton helt undantagas från lagens tillämpning. Arbetstiden regleras då dels av sjölagens bestämmelser, dels genom för personalen gällande anställningsvillkor, vari som regel finnes fastslaget den arbetstid, som får uttagas, men intet hindrar att genom erläggande av den överenskomna övertidsersättningen fortsätta arbetet. Härigenom erhålla besättningarna en rätt så stor extraförtjänst, som efter lagens tillkomst uteblivit. Personalen har med anledning av denna förlorade arbetsförtjänst också uttryckt sitt missnöje över lagens rätt att begränsa möjligheterna till extraförtjänst.

Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag.

Angående bolagets *ångfartyg* framhålles, att lagens ikraftträdande medfört stora svårigheter vid ordnande av arbetstiden för styrmän och maskinister. Endast erhållen dispens från lagen har kunnat lösa problemet.

## 2 §.

Sveriges redareförening yttrar angående 1 mom.: Det har icke sällan förekommit, att besättningsmän gjort anspråk på övertidsersättning för vanlig ren-

Sveriges redareförening.

göring av skaffningsutensilier samt mäss- och sovrum. Det ligger dock i sakens natur, att sjöman bör med hänsyn till den egna trevnaden själv sörja för renhållning av sitt sovrum och sina matutensilier, varför föreningen för undvikande av tvister härutinnan hemställer, att det i förevarande lagstadgande uttryckligen säges ifrån, att dylikt lättare rengöringsarbete ej inräknas i begreppet »skepps-tjänst».

Ifråga om fartbestämning hemställer föreningen, att lagstadgandet gives samma form som motsvarande stadgande i förordningen den 23 december 1915 om fartygs byggnad och utrustning, enligt vilken fart under månaderna maj—oktober på Island, Färöarna och Norges kust norr om 61° nordlig latitud skall räknas såsom nordsjöfart. Föreningen finner detta så mycket mer befogat, som denna fart under sommarmånaderna på grund av det tempererade klimat, som då är rådande i dessa farvatten, icke kan anses påkostande för besättningen.

Angående 2 mom.: I detta stadgande omnämmt »annat uppehåll i skeppstjänsten» än måltidsrast bör frånräknas arbetstiden, så snart detsamma uppgår till en halv timma. Föreningen tillåter sig till motivering av detta yrkande hänvisa till kapten Nordborgs å sid. 47 i skeppstjänstkommitterades betänkande intagna reservation till 2 §.

Nautiska föreningen. Nautiska föreningen anför angående 2 mom.: Erfarenheten har visat, att goda skäl föreligga för den uppfattningen, att den här omförmälda tidsperioden av en timma bör utbytas mot en halv timma.

Svenska eldareunionen. Svenska eldareunionen föreslår, att bestämmelsen i 2 § 1 mom. rörande »oavbruten gång» måtte erhålla följande ändrade lydelse: »Med oavbruten gång förstås, att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum för lastning eller lossning under längre tid än 5 timmar vid varje tillfälle». Denna ändring motiveras därmed, att den ordinarie arbetstiden å fartyg, som gå i kust- och inrikes fart, med nuvarande stadgande uppgår till 84 timmar per vecka, i trots av att dessa fartyg lämpligen kunna inrymmas under bestämmelserna i 8 §.

Svenska sjömansunionen. Svenska sjömansunionen framställer det yrkande, att allt arbete med lossning och lastning måtte anses såsom extraarbete med extra ersättning enligt överenskommelse. Sådant arbete skulle icke betraktas såsom skeppstjänst. (Jfr nedan angående övertidsarbete.)

### 3 §.

Svenska eldareunionen. Svenska eldareunionen framhåller, att bestämmelsen i 3 §, att arbetstiden skall vara indelad i vakter (skift), bör med hänsyn till skeppstjänstkommitterades motivering (sid. 33; 4 § 1 mom. a) förtydligas av den anledning, att det i praktiken förekommer, att arbetsvakter avbrytas för måltidsrast på så sätt, att manskap, som har vakt mellan 4—8 e. m., bliver avlöst mellan kl. 6 och 7 för intagande av måltid. Följden bliver att manskap, som har sin arbetsvakt förlagd på annan tid, får sin frivakt avbruten.

### 4 §.

Sveriges redareförening. Sveriges redareförening anför angående tredje och fjärde stycket: Bestämmelserna rörande styrmäns och maskinisters arbetstid böra, i överensstämmelse med föreningens under 1 § 2 mom. framförda yrkande därom, att allt befäls arbete skall undantagas från lagens tillämpning, utgå. Om det emellertid finnes

påkallat att reglera även styrmäns och maskinisters arbetstid, bör det givetvis vara det författningsenliga och ej det faktiska antalet av sådana befälspersoner, som bör vara avgörande i fråga om tillämpning av 2 eller 3 vaktssystem för dem. Där befälsförordningen (förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg den 29 mars 1912) endast föreskriver 2 styrmän resp. 2 maskinister, bör styrmännens resp. maskinisternas arbetstid kunna utsträckas till 24 timmar under 2 på varandra följande dygn, oavsett om det faktiska antalet styrmän eller maskinister uppgår till 2 eller 3.

Det gives nämligen fall, där rederier, tillfölje tradens karaktär och lastens beskaffenhet eller fartygets egenskap av styckegods- eller passagerarfartyg, kunna finna det med sin fördel förenligt att anställa 3 styrmän, utan att befälsförordningen föreskriver sådant antal, och likaså kunna vissa omständigheter föranleda ett rederi att anställa någon maskinist utöver det författningsenliga antalet; men den fördel, som ett sådant utökande av antalet styrmän eller maskinister avser att medföra, skulle i hög grad minskas och ofta alldeles bortelimineras, för den händelse den omständigheten, att antalet utökats utöver det författningsenliga, utgjorde anledning till lagenlig inskränkning av ifrågavarande befattningshavares arbetstid.

Föreningen hänvisar härutinnan till en av byråinspektören i kommerskollegium, kapten Birger Rundblom, avgiven, den 1 mars 1921 dagtecknad promemoria i ärendet (Bilaga II t. andra lagutskottets utlåtande nr 33 för 1921).

Bestämmelsen i 4 § 4 st. därom, att smörjares och motormäns arbetstid skall inskränkas till 16 timmar under två på varandra följande dygn, så snart antalet i dylik tjänst anställda personer uppgår till 3, tvingar rederierna att för befattningarna använda 2 personer i många fall, då det varit önskvärt äga tillgång till ytterligare arbetskraft för ifrågavarande arbete. Bestämmelsen kan fördensskull sägas i vissa fall verka till men för sjöfartssäkerheten såväl som personalens egna intressen.

Å större fartyg, vilka trafikera varmare klimat, har det före lagens ikraftträdande varit praxis att monstra 3 särskilda smörjare med 8 timmars vanlig vakttjänst samt 2 timmars »arbetsvakt» per dygn. Den ifrågavarande bestämmelsen medger emellertid icke arbetsvakter, med mindre övertidsersättning utbetalas. Fartyg, varom här är fråga, komma tidvis in i kallare och mindre påfrestande klimat, då smörjarna mycket väl kunna stå ut med att få gå två vakter för att dymedelst frigöra den tredje smörjaren för utförande av nödigt underhållsarbete. Detta förhindras till följd av lagens avfattning.

En begränsning till 16 timmar på två varandra följande dygn bör fördensskull ifråga om smörjares arbetstid kunna ifrågakomma endast i tropikerna, och då endast försävt maskinisternas författningsenliga antal överstiger två.

Detsamma gäller om motormännens och eldares å oljeeldade fartyg arbete. I motorfartyg finnas endast motormän och maskinister i maskinrummet. Ut i vissa små fartyg med 2 motorer kunna anställas exempelvis 4 motormän, vilkas arbete förut uppdelades i vakter på två skift, så att alltid två motormän och en maskinist funnes i maskin under gång. Efter lagens tillkomst har det blivit nödvändigt uppdelas motormännens arbete på tre vakter, ehuru maskinisterna gått på två vakter. Därigenom har arbete blivit avlastat från motormännen och pålagt

maskinisterna. Huru detta verkar med hänsyn till såväl sjösäkerheten som fartygets drift ligger i öppen dag. Det synes föreningen uppenbart, att motormännens arbetstid icke bör vara kortare än maskinisternas. I fart, för vilka befälsförordningen föreskriver endast två maskinister, bör man fördensskull kunna utsträcka motormännens arbete till 24 timmar under två på varandra följande dygn. Det berättigade i denna erinran framgår därav, att exempelvis A.-B. Broströms linjeagentur för motorfartyget »Svealand» beviljats dispens i berörda hänseende från arbetstidslagens stadgande.

Beträffande oljeeldade fartyg måste särskilt beaktas, att eldares arbete icke innebär något egentligt kroppsarbete utan endast eftersyn.

Även i fråga om kollämpare är den ifrågavarande bestämmelsen opraktisk, och begränsningen av lämparnes arbetstid till 16 timmar under två på varandra följande dygn för det fall, att det finnes tre lämpare ombord, är ofta alldeles omotiverad. Det inträffar nämligen i vanliga fall, att kolen under de tre till fem närmaste dygnen efter bunkring rinna till utan någon lämpning, varför arbetskraft icke alls eller i mycket ringa utsträckning behöver tagas i anspråk för kollämpning under denna tid. För undvikande av slöseri med arbetskraften bör man fördensskull kunna använda lämparen såsom dagman och jämväl till andra förekommande arbeten än lämpning, till dess förhållandena påfordra lämpning även nattetid, då vaktindelning av sig själv inträder. Men även sedan sådan vaktindelning blivit nödvändig, är det enligt föreningens uppfattning icke påkallat begränsa vakterna till 8 timmar per dygn annat än i tropikerna, där arbetet på grund av klimatet är särskilt ansträngande. Undantagsfall givas visserligen, där det på grund av kolförbrukningen och distansförhållandena ombord kan anses påkallat att även i icke tropiska farvatten indela lämparnes tjänstgöring i 3 vakter, och i sådana fall regleras givetvis av dessa praktiska skäl arbetstiden på sådant sätt; men detta sker icke tillfölje lagens bestämmelse, ty, såsom lagen nu är formulerad, innebär densamma endast i vissa fall ett opåkallat slöseri med arbetskraften utan att i andra fall (där antalet kollämpare endast äro två) utgöra någon garanti emot överansträngning.

Begränsning av lämparnes arbetstid till 16 timmar under två på varandra följande dygn bör alltså enligt föreningens uppfattning ifrågakomma endast i tropiska farvatten.

Angående femte stycket: Anledningen till, att detta lagstadgande tillåter uppdelning i två-vaktssystem ifråga om eldares arbetstid å fartyg med maskinstyrka upp till 600 I. H. K. i »inskränktare fart», måste vara, att eldarnes arbete i denna fart ansetts mindre ansträngande, då land oftare angöres än i ocean- och nordsjöfart. Är denna förutsättning riktig, bör emellertid samma frihet för fartyg med maskinstyrka upp till 600 I. H. K. gälla i transatlantisk kustfart.

Föreningen vill därjämte hemställa om frihet att, oberoende av fart, anordna skeppstjänsten för eldare i två-vaktssystem även för fartyg med maskinstyrka över 600 I. H. K. och upp till 900 I. H. K., om hamn i vanliga fall angöres vartannat dygn för lossning eller lastning, enär det effektiva arbete, som under året uttages av eldare å dylika fartyg på grund av de täta uppehållen för lastning och lossning vanligen bliver relativt ringa även med dylik vaktindelning.

Gränsen för två-vaktssystem för fartyg i nordsjöfart, 250 I. H. K., är all-

deles för låg. Detta framgår av följande: I ett fartyg med 250 hästkrafters ångmaskin är kolåtgången endast  $= \frac{0.9 \times 250 \times 24}{1000} = 5.4$  ton; vilket per man

och dygn, sådan lagen nu är, endast blir  $\frac{5.4}{3} = 1.8$  ton, mot i skeppstjänstkommitterades förslag till bemanning föreslagna 3.5 ton.

Att de svenska småfartygen härutinnan äro sämre ställda än flertalet utländska sådana fartyg ligger fördenskull i öppen dag.

Det är att märka, att fartyg, varom här är fråga, ligga avsevärt längre tid i hamn än de äro till sjöss. Med hänsyn härtill anser föreningen skäligt, att gränsen höjes till 500 I. H. K.

Angående sjätte stycket: Bestämmelsen »lättare rengöring» torde böra förtydligas, enär fall förekommit, då krav framställt från vederbörande på utfående av övertid ersättning för diskning av egna matbackar och övriga matutensilier såväl som rengöring av egna sovrum. Föreningen hänvisar härutinnan till sitt yrkande under 2 § 1 mom. i frågan om begreppet »skeppstjänst».

Nautiska föreningen yttrar: Nordsjöfarten har i en del fall fått vidkännas högst avsevärt ökade kostnader genom bestämmelsen att å fartyg av viss storlek trevaktssystem kräves för eldare. Begäran om dispens från denna föreskrift har icke vunnit Kungl. Maj:ts bifall. Vid revidering av arbetstidslagen å fartyg bör emellertid spørgsmålet om trevaktssystem i maskinen i nordsjöfart ånyo upptagas till öfvervägande. Mycket stora intressen äro förknippade därmed, att nämnda fart, särskilt i fråga om den reguljära gods- och passagerartrafiken, icke belastas med högre omkostnader för driften än som oundgängligen är av nöden. Tiden till sjöss är jämförelsevis kort i förhållande till tiden, som åtgår för varje tur. Tager densamma fjorton dagar, utgör själva sjöresan endast  $\frac{1}{3}$  å  $\frac{1}{4}$  av denna tid. Även om tvåvaktssystemet användes, skulle den faktiska tjänstgöringen för fartygets eldning per vecka i regel bliva kortare än med trevaktssystemet i oceanfart. Att under sådana förhållanden föreskriva, att trevaktssystem ovillkorligen skall tillämpas, synes vara att gå för långt i fråga om begränsning av arbetstiden. Föreningen finner sig därför böra föreslå, att 4 § i arbetstidslagen å svenska fartyg erhåller ungefär följande tillägg:

»dock att i nordsjöfart eller inskräntare fart tvåvaktssystemet (24 timmars arbetstid på två varandra följande dygn) jämväl må för eldare (maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare) tillämpas på arbete med maskinen, ifall, per kalendervecka räknat, sjöresan under vanliga förhållanden icke pågår mera än 3  $\frac{1}{2}$  dygn».

Genom en sådan bestämmelse och under tillämpning av 8 timmars arbetsdag i hamn torde uti förevarande fart å de fartyg, som här avses, arbetstiden i medeltal per vecka icke bliva mera än 63 timmar (8 §).

I samband med nu föreslagna jämkning av trevaktssystemet tillåter sig föreningen framhålla, att det författningsenliga och ej det faktiska antalet befattningshavare inom en viss kategori bör vara det bestämmande, huruvida två- eller trevaktssystemet skall tillämpas. Härvid ansluter sig föreningen till de synpunkter, som uttalats av byråinspektören B. Rundblom i hans förutnämnda yttrande till andra lagutskottet vid innevarande års riksdag.. Skulle dispens hava meddelats från författningsbestämmelserna rörande antalet av en viss kategori be-

Nautiska  
föreningen.



fattningshavare eller har på grund av omständigheter, varöfver rederiet icke råder, besättningsantalet förminskats, så synes härav uttryckligen böra följa, att vid tillämpning av arbetstidslagen hänsyn tages till det faktiska antalet befattningshavare ombord.

Sveriges  
fartygsbefäls-  
förening.

Sveriges fartygsbefälsförening: Den form för begränsning av arbetstiden å fartyg, som i lagen tillämpats, nämligen att stadga icke viss arbetstid för dygn utan den maximiarbetstid, som får uttagas under två på varandra följande dygn, har visat sig ingalunda verka tillfredsställande. Så som bestämmelsen blivit avfattad, lämnar den nämligen rum för den tolkningen, att så gott som hela arbetstiden kan, även om ej trängande behov föreligger, uttagas under samma dygn, endast den därpå följande fritiden blir så lång, att lagens bokstavslydelse iakttages. En sådan tolkning har tyvärr ej sällan förekommit och lett till ett orättvist och betungande utnyttjande av arbetstiden i stället för den lämpliga fördelning därav, som med bestämmelsen otvivelaktigt avsetts, ty verkningarna av den överansträngning, som uppstår genom en alltför lång arbetstid i ett sträck, kunna givetvis icke utjämnas genom förlängning av den därpå följande fritiden. Det synes därför nödvändigt, att bestämmelsen ändras därhän, att en högsta arbetstid per dygn fastställles.

För styrman å fartyg, där tre av denna befälsgrad finnas anställda, bestämmer lagen en arbetstid under två på varandra följande dygn av 18 timmar, d. v. s. två timmar mera än för maskinist. Anledningen hertill angives i motiveringen till lagförslaget vara den, att styrman skulle beredas tillfälle att på denna överskjutande arbetstid efter slutad vakt å bryggan utföra sådana av denna vakt och fartygets navigering föranledda arbeten, som under vakten icke medhunnits, såsom anteckningar i loggboken, uträkning av bestick, förande av journal m. m. Detta har emellertid ej kommit till uttryck i själva föreskriften om styrmans arbetstid, vilken därför lämnar rum för en sådan tolkning, att styrman å sådana fartyg, varom här är fråga, fått göra s. k. arbetsvakt, d. v. s. efter slutad vakt å bryggan blivit ålagd deltaga i arbeten för fartygets underhåll och vård, såsom rostbankning, rengöring, målning och dylikt. Detta är en uppenbar misstolkning av meningen med ifrågavarande föreskrift, som måste förekommas genom att avsikten med den förlängda arbetstiden i lagen angives, och föreningen anser en sådan rättelse så mycket mera nödvändig av den anledning, att kommerskollegium i avgivet svar på förfrågan angående denna sak hänvisat till en av byråassistenten B. Rundblom avfattad promemoria av sådant innehåll, att den frågande lätt kan komma till den uppfattningen, att sådant underhållsarbete som ovan nämnts är avsett att inrymmas i styrmannens arbetstid. Skulle ej i lagtexten lämpligen kunna intagas föreskrift, som ej lämnar rum för misstolkning på sätt hittills skett, anse vi, att arbetstiden för styrman under jämförliga förhållanden i öfrigt icke bör sättas längre än den för maskinist föreskrivna.

Ångfartygs-  
befälhavare-  
sällskapet.

Ångfartygsbefälhavaresällskapet yttrar: Vi hava ovan erinrat, att lagen tillkommit i hast och under trycket av andra omständigheter än direkt behov av begränsning av sjöfolkets arbetstid, samt att en följd därav blivit, att formuleringen av de särskilda bestämmelserna i flera fall blivit mindre exakt och begränsad, än önskligt varit, samt lämnar rum för misstolkning. Så föreskrives t. ex. i § 4, att manskapet å helgdag utöfver nödig skeppstjänst för manöver icke får åläggas annat än »lättare rengöring». Att på en så tånjbar definition grunda

avgörandet, huruvida övertidsarbete skall anses föreligga och ersättning därför skall utgå, är ett förbiseende vid lagens avfattning, som nästan kan sägas locka till övergrepp och har också givit anledning till mycket långt drivna anspråk på övertidsersättning, såsom t. ex. för rengörning av egna sovrum, matbackar och annan manskapets skaffningsmaterial m. fl. arbeten, som falla inom ramen för nödtorftig snygghet och direkt avse manskapets egen komfort och trevnad.

Med den mycket snäva tidsbegränsning, som stadgats i fråga om söndagsarbete, och den mycket rundligt tilltagna timpenningen för övertidsarbete å helgdag, synes med fog kunna begäras, att arten och omfånget av det arbete, som utan risk för övertidskrav får å helgdag manskapet åläggas, noga bestämmas och begränsas, så att de ytterst obehagliga slitningar mellan befäl och manskap, till vilka den nu rådande oklarheten givit upphov, undanröjas.

Svenska maskinbefälsförbundet uttalar följande: Den längre arbetstiden för eldare i kustfart, än vad som tillämpas för såväl vidsträcktare fart som för de flesta arbetare i land, har under högkonjunkturen medfört svårigheter att erhalla kvalificerade eldare i kustfarten. Dessa svårigheter hava för närvarande upphört, men de torde sannolikt återkomma vid en ny högkonjunktur. Det är från denna synpunkt önskvärt, att arbetstidslagen bättre jämför kustfarten med den vidsträcktare farten.

Svenska  
maskinbefäls-  
förbundet.

Förbundet föreslår, att arbetstiden för maskinbefälet å fartyg med över 1,000 I. H. K. maskinstyrka samt å alla fartyg, som göra resor utanför norra polcirkeln, Irlands västkust och Gibraltar, begränsas till 8 timmar per dygn under fartygets gång, ävensom att arbetstiden för eldare i kustfart i största möjliga utsträckning begränsas till 8 timmar per dygn.

Svenska eldareunionen föreslår, att 4 § tredje stycket ändras så, att arbetstiden för samtliga i maskin och pannrum samt kolboxar sysselsatta skall vara 16 timmar under två dygn, oavsett antalet anställda.

Svenska  
eldareunionen

Svenska sjömansunionen har beträffande ifrågavarande paragraf följande yrkande:

Svenska sjö-  
mansunionen.

att arbetstiden för sjöman, vars arbetstid är indelad i vakter, icke må under två på varandra följande dygn överstiga 16 timmar, i tropikerna 14, samt för dagmän 8 timmar om dagen, i tropikerna 7 timmar, att arbetstiden förläggas mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m., samt att å helgdag samt nattetid sjöman icke åläggas annat arbete än som erfordras för fartygets manövrering, navigering och framdrivande.

Stockholms rederiaktiebolag Svea anser sig icke böra underlåta framhålla olämpligheten av bestämmelsen om att arbetstiden för smörjare, kollämpare och motormän får utgöra högst 16 timmar under två på varandra följande dygn, när antalet ombordvarande i dylik tjänst anställda uppgår till 3. Denna bestämmelse verkar därhän, att i fall, där förut använts 3 personer, numera endast 2 antagas, ett förhållande tydligen till men för såväl fartygets som personalens intresse.

Stockholms  
rederiaktie-  
bolag Svea.

Förnyade ångfartygsaktiebolaget Götha anför beträffande bolagets båtar, som användas såsom passagerarångfartyg i nordsjöfart (maskinstyrka 400—1,000 i. hkr.): av 4 § 5:e stycket följde vid lagens ikraftträdande, att å varje ångare måste anställas ytterligare en eldare, då eldarnes arbetstid minskades från 12 till 8 timmar per dygn.

Förnyade ång-  
fartygsaktie-  
bolaget  
Götha.

## 5 §.

Sveriges  
redareföre-  
ning.

Sveriges redareförening anser, att det icke torde kunna förebringas tillräckliga skäl för begränsning till 9 timmar av dagmans arbete, där icke fartyget befinner sig i tropikerna. Föreningen hemställer fördenskull, att arbetstiden för dagman i icke tropiska farvatten sättes till åtminstone 10 timmar. Föreningen vill härutinnan åberopa kapten O. A. Nordborgs reservation till motsvarande lagstadgande i skeppstjänstkommitterades betänkande, infört å sid. 10 i betänkandet.

I fråga om arbetstidens förläggande under dagen anser föreningen det olämpligt att, på sätt i stycket 2 föreskrives, begränsa tjänstgöringstiden för dagman till tiden mellan kl. 6 f. m. och 8 e. m. å söckendag, särskilt i tropikerna, där besättningsmännen själva av helt naturliga skäl ofta föredraga att förlägga arbetet till en eller annan timma före kl. 6 f. m. och någon timma efter kl. 8 e. m. för att under den hetaste tiden på dagen vara fria. Föreningen påkallar fördenskull, att ifrågavarande tidsbegränsning bortfaller.

Svenska  
eldareunionen  
och Svenska  
sjömans-  
unionen.

Svenska eldareunionen och svenska sjömansunionen föreslå, att arbetstiden för sjömän, som 5 § avser, icke får överstiga 8 timmar, samt att bestämmelserna om skeppstjänst å helgdag måtte utgå.

## 6 §.

Nya stewards-  
föreningen.

Nya stewardsföreningen framlägger förslag till reglering av arbetstiden för kökspersonalen av följande innehåll:

Arbetstiden förläggas mellan kl. 6 f. m. och 6 e. m. såväl i hamn som till sjöss. Måltiderna intagas under arbetstiden.

Såsom motiv härför anföres, att de tre timmars rast, vartill kökspersonalen är berättigad, ytterst sällan kunnat erhållas, vare sig i form av fritid eller ersättning.

## 8 §.

Kanalflottans  
rederiförening.

Kanalflottans rederiförening anför: Den i 8 § medgivna tjänstgöringstiden 63 timmar med utökning av den i 15 § tillåtna förlängda arbetstiden av 18 timmar borde få tillämpas å kanalbåtar, varjämte däck- och maskinfolkets arbetstid borde få beräknas sammanlagd efter ovanstående grund för en tidrymd av 4 veckor. Härigenom skulle en mera sammanhängande tidsperiod för erforderlig vila kunna beredas och olägenheterna för rederierna i någon mån minskas. Detta medgivande har egendomligt nog gjorts till andra rederier, trafikerande inre vattenvägar, men vägrats de Trollhätte- och Göta kanaler trafikerande fartygen.

Skärgårds- och  
mälärflottor-  
nas rederi-  
förening.

Skärgårds- och mälärflottornas rederiförening anser det beträffande skärgårds- och mälärbåtar till fullo ådagalagt och erkänt, att 8 § måste undergå revidering så, att en period av 4 veckor lägges till grund för arbetstidens beräkning i stället för en vecka.

Därigenom skulle en utvidgning av ovan berörda dispens till att omfatta även eldarepersonalen äga rum, vilket, ehuru icke alldeles erforderligt för tjänstens behöriga skötande, dock naturligtvis bleve nödvändigt för vinnande av system och likformighet vid tillämpningen.

Vidare anföres: Den i samma paragraf stadgade arbetstiden av 63 timmar i veckan eller i medeltal 9 timmar per veckodag anse vi för knappt tilltagen såsom ordinarie arbetstid, ty ehuru vid lagens stiftande hänsyn tagits till den sär-

egna karaktären av arbetet ombord, har dock icke nöjaktigt beaktats alla de fristunder av mindre än 1 timmes varaktighet, vilka icke frånräknas arbetstiden. I vår första anhållan hos Kungl. Maj:t om undantagsbestämmelser från lagen hemställde vi, att fristunder av en halv timmes längd måtte frändragas arbetstiden, men som det visat sig svårt att föra kontroll redan å de entimmesledigheter som uppstå, hava vi frångått denna anhållan, men anse däremot rättmätigt, att den ordinarie arbetstiden utökas med 7 timmar per vecka eller enligt vårt hittills tillämpade och ovan föreslagna system, 28 timmar under fyra veckor.

Ångfartygsaktiebolaget Drottningholm—Fittja och Vaxholms nya ångfartygsaktiebolag instämma i föregående.

Svenska eldareunionen framhåller såsom önskvärt, att andra stycket i 8 § måtte utgå.

Svenska eldareunionen.

Svenska sjömansunionen föreslår sådan ändring av 8 §, att arbetstiden under två på varandra följande dygn icke må överstiga 18 timmar eller uppgå till mer än 56 timmar i veckan.

Svenska sjömansunionen.

Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag har genom Kungl. Maj:ts beslut den 26 mars 1920 beträffande bolaget tillhöriga pråmar, vilka nyttjas i trafik å linjen Stockholm—Smedjebacken, tillsvidare intill utgången av år 1920 (sedermåra förlängt att gälla för 1921 och 1922) erhållit sådan dispens, att pråmstyrare må under en tid av fyra på varandra följande veckor användas till skeppstjänst sammanlagt högst 252 timmar och till övertidsarbete högst 72 timmar; dock under villkor att varje särskild resa under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång samt att mellan varje sådan resa göres uppehåll, överstigande två timmar; och meddelar bolaget, att genom detta medgivande trafiken på nämnda trade kunnat hållas i gång utan alltför stora dröjsmål och därmed sammanhängande ekonomiska uppoffringar.

Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag.

Stockholms ångslupsaktiebolag uttalar såsom önskemål vid en eventuell revidering av lagen, att övertid i en viss vecka så vitt möjligt kompenseras genom ökad fritid i en annan vecka i stället för direkt genom penningersättning, varför bolaget anser, att 8 § borde — för sjöman som är anställd mer än en månad — medge en arbetstid av 9 timmar om dagen i medeltal per månad i stället för per vecka.

Stockholms ångslupsaktiebolag.

## 9 §.

Sveriges redareförening framhåller: Med fartygs uppehåll »i hamn» bör givetvis menas, att fartyget framkommit till sitt tillämnade förtöjningsställe eller annorstädes erhållit sådan plats, att ändamålet med fartygets anlöpande av hamnen kan uppfyllas. Om alltså ett fartyg på grund av lågvattenstånd eller anhopning av tonnage i hamnen eller dylikt förhindras anlöpa det ställe, där lossningen eller lastningen skall försiggå, och tvingas att under exempelvis några dagar förankra utanför detta ställe å plats, där dylikt arbete ej äger rum, bör befälhavaren givetvis hava frihet att anordna skeppstjänsten, såsom då fartyget är till sjöss, till dess fartyget kan förtöja å lossnings- eller lastningsstället, och detta oavsett om den plats, där fartyget ofrivilligt blivit liggande, är belägen inom eller utanför hamnområdet. Så länge fartyget ej ankommit till det tillämnade förtöjningsstället, måste nämligen i sjösäkerhetens intresse såväl som av andra skäl fartyget hållas manöverklart. Den tjänstgöring ombord, som på grund därav erfordras, måste ofta anordnas i vanliga sjövakter, för vilka övertidsersätt-

Sveriges redareförening.

ning under inga förhållanden bör utgå. Enär fall förekommit, då kommerskollegium tolkat lagstadgandet i motsatt riktning, bör detsamma förtydligas i den riktning, som av föreningen angivits.

Dessutom kan på grund av lokala förhållanden inträffa, att ett fartyg måste lossa och lasta på öppen redd och i anledning därav under alla tider på dygnet hållas manöverklart. Även i sådana fall måste befälhavaren i viss utsträckning anordna skeppstjänsten såsom då fartyget är till sjöss, och bör han därtill äga frihet utan någon tidsbegränsning.

Svenska sjömansunionen.

Svenska sjömansunionen föreslår, att 9 § måtte utgå.

### 10 §.

Sveriges redareförening.

Sveriges redareförening anför följande: Det arbete, som i vanliga fall kräves av besättningen på maskindrivna fartyg under fartygets uppehåll i hamn, är i regel icke så ansträngande, att en begränsning till 8 timmar per dygn med hänsyn därtill kan anses påkallad. Föreningen finner för den skull skäligt påfordra, att arbetstiden i hamn utsträcker till 10 timmar, åtminstone för den personal, som erfordras, för att lossnings- och lastningsarbetet skall kunna obehindrat pågå.

I detta sammanhang vill föreningen erinra därom, att lagstadgad begränsning av arbetet i land i åtskilliga utländska, av svenska fartyg trafikerade hamnar icke förekommer. I dylika hamnar måste, om lagens föreskrifter skola efterlevas, arbetet å ett svenskt fartyg avstanna under tid, då lastnings- och lossningsarbetet i många fall kan pågå å andra nationer tillhöriga fartyg, och — i den mån arbete lagenligt tillåtes på övertid — medför detsamma i varje fall för svenska fartyg extra kostnader, vilka ofta uppgå till betydande belopp. Detta innebär ett tillbakasättande av svensk sjöfart, som icke kan anses välbetänkt.

Såsom stadgandena i 10 § andra och sista styckena äro formulerade, skulle man kunna komma till den uppfattningen, att även vakttjänst vore inkluderad i den egentliga skeppstjänsten samt på den grund begränsad till 8 timmar per söckendygn och såsom ordinarie arbete icke tillåten på helgdagsdygn. Detta är absurt. Vakttjänst är icke att likställa med vanligt arbete ombord. Det ligger i sakens natur, att sådan tjänst måste utföras alla tider på dygnet och alla dygn i veckan, och vakttjänstgöringen har alltid ansetts ingå i sjömannens mest elementära åliggande. Densamma är att betrakta såsom en skyddsåtgärd, icke blott i fartygets och lastens utan jämväl i besättningens eget intresse. Någon rimlig anledning till att arbetstidslagen skulle göra någon förändring härutinnan finnes icke. Lagen avser och kan icke avse annat än att förhindra missbruk av besättningsmans arbetskraft, icke att omöjliggöra ett ordinärt bruk av densamma. Vakttjänsten har därjämte alltid ansetts och anses med skäl såsom mindre betungande än egentlig skeppstjänst, och nattvaktstjänstgöring föredrages gärna av besättningen, för att vederbörande skall komma i åtnjutande av motsvarande ledighet under dagen. Föreningen anser fördenskull nödvändigt, att ifrågavarande lagstadgande så ändras, att detsamma uttryckligen medgiver vakttjänsts anordnande helgdags- såväl som vardagsdygn, dag såväl som natt, under 12 timmar per dygn, utan att övertidsersättning skall ifrågakomma.

När det gäller definiera begreppet »vakttjänst» bör man givetvis utgå ifrån, att förhållandena ombord nödvändiggöra sådan tjänst icke blott på däck utan

jämväl annorstädes å fartyget, såsom exempelvis i fartygets maskin- och eldrum för tillsyn av maskineriet, underhåll av »myr»-fyrar för värmeledning ombord, eldning för belysning i koleldade fartyg, reglering av oljetillförseln i oljeeldade fartyg samt passning av vattenståndet i pannorna, så att icke torrkokning med åtföljande explosion inträffar, allt »arbete», som kräver så ringa ansträngning, att detsamma icke i någon mån kan anses mera betungande än vanlig vakttjänst å däck, och som liksom nyssnämnda vakttjänst i de ombordvarandes lika mycket som i fartygets och lastens intresse måste utföras alla tider på dygnet. Föreningen avser alltså att med detta framhålla nödvändigheten av att i begreppet »vakt-tjänst» inkludera all tjänstgöring ombord, vilken enligt sakens natur måste i säkerhetens intresse utföras alla tider på dygnet, och vill föreningen särskilt betona, att den tjänstgöring i maskin- och eldrum, som här åsyftas, dessutom tjänar de ombordanställdas egen trevnad och bekvämlighet.

Föreningen åberopar i övrigt rörande vakttjänst i hamn den motivering till förändrade förhållanden härutinnan, som i förutberörda promemoria av den 1 mars 1921 anförts av sjökaptenen Birger Rundblom.

I 10 § 4 st. bör uttryckligen sägas ifrån, att man kan anordna skeppstjänsten före kl. 6 f. m. för person, som på morgonen måste taga upp ånga i pannan till vinskarna före stuveriarbetets påbörjande. Om stuveriarbetet börjar kl. 7 på morgonen, måste fyrstickning och ångupptagning påbörjas redan kl. 5 f. m.

Ifråga om arbetstiden i hamn åberopar föreningen jämväl i tillämpliga delar kapten O. A. Nordborgs å sid. 48 och 49 i skeppstjänstkommitterades betänkande införda reservation till 3 § i betänkandet.

Utan att vilja framställa förslag anser sig Nautiska föreningen böra påpeka, att i den allmänna arbetstidslagen arbetstiden per dag kan uppgå till 9 timmar, blott en arbetstid av 48 timmar i veckan härigenom icke överskrides.

På grund av den mängd anmärkningar, som framkommit rörande den i 10 § omförmälda vakttjänsten, torde det vara nödvändigt, att en revidering av denna paragraf äger rum. Med stöd av förut anförda skäl får föreningen föreslå, att bestämmelsen om vakttjänst formuleras så, att dels skeppstjänst såsom vaktman särskiljes från annan skeppstjänst i hamn, dels att i fråga om tidens längd föreskrives, att vakttjänst icke må överstiga 12 timmar per dygn eller 63 timmar i veckan för samma person, och dels att i vakttjänst må ingå sådana tillfälliga eller mindre ansträngande göromål som båttjänst, skötsel eller tillsyn av sanitets-, värme-, frys- eller belysningsanordningar m. m.

Sveriges fartygsbefälsförening anför: En bestämmelse i lagen, vars oklara avfattning givit anledning till mycket olika tolkningar och vållat en mängd tvistigheter, är den om vakttjänst i hamn. Det är av högsta behov påkallat, att lagens lydelse i detta fall förtydligas därhän, att tvisteanledningarna undanröjas. Särskilt böra klara och oförtydbara föreskrifter meddelas angående vaktgöringen under natt närmast före och efter helgdag. I lagen finnes ej ens tydligt angivet vad som menas med vakt i hamn, och att få detta klargjort är — särskilt för befälet — av stor betydelse.

Ångfartygsbefälhavaresällskapet framhåller likaledes olägenheten av, att bestämmelse saknas om vad som med vakttjänst bör förstås, samt anför:

Lydelsen av 10 § kan till och med vid sammanställningen av dess andra och sista stycke lämna rum för den tolkningen, att vakttjänsten skulle såsom in-

Nautiska  
föreningen.

Sveriges far-  
tygsbefäls-  
förening.

Ångfartygs-  
befälhavare-  
sällskapet.

gående i skeppstjänsten vara underkastad enahanda tidsbegränsning och villkor för övertidsarbete som denna, vilket likväl knappast kan hava varit lagstiftningens mening. Vakttjänsten är till sin art en skyddsåtgärd, ett nödvändigt villkor, icke blott för fartygets och lastens säkerhet, utan även för de ombordvarandes trygghet och välbefinnande, och måste pågå utan avbrott till sjöss som i hamn dygnet igenom och sträcka sig till alla fartygets delar, såväl till däck som maskinrum och andra rum. Den skiljer sig från skeppstjänsten ävenledes däruti, att den kräver mera vakenhet och påpasslighet än egentligt fysiskt arbete.

Att under några förhållanden för sådant skyddsarbete övertidsersättning skulle kunna krävas, t. ex. för underhåll och passning under helgdag av fyrrar för värmeledning och belysning, reglering av oljetillförsel å motorfartyg, passning av vattenståndet i pannorna till förekommande av torrkokning m. m. synes sällskapet i hög grad oegentligt och obilligt; men så har dock vid upprepade tillfällen skett med stöd av oklarheten i 10 §. Likaledes bör av hamnmyndighet påbjudet arbete, t. ex. förhalning under helgdag för att bereda plats åt annat fartyg eller dylikt, icke räknas som övertidsarbete.

Här är uppenbarligen av behovet påkallat ett förtydligande, som ställer vakttjänsten utanför det arbete ombord, för vilket tidsbegränsningarna äro avsedda.

Svenska  
maskinbefäls-  
förbundet.

Svenska maskinbefälsförbundet yttrar: Enligt sjölagens 80 § åligger det maskinisten att hava tillsyn å fartygens samtliga ångpannor och maskiner samt ansvara för dessas behöriga drift och skötsel. Som nämnda paragraf måste åsyfta förste-maskinisten kan denne sålunda icke stå till svars med att, under den tid på dygnet, som ej är att hänföra till ordinarie arbetstid, då maskineri anlitas för lastning, lossning, belysning o. d., lämna den under drift varande anläggningen utan tillsyn av ansvarig person. Han måste således, i pliktens och säkerhetens intresse, antingen själv övervaka driften eller anförtro denna vakt till annat ansvarigt maskinbefäl. Den maskinist, som sålunda under längre eller kortare tid är ansvarig för driften, måste av naturliga skäl även utföra det arbete, som är förenat med behöflig tillsyn av anläggningen, och torde därför dylik tjänstgöring vara att hänföra till vakttjänst i enlighet med 10 § i lag om arbetstid å svenska fartyg.

Vi vilja även påpeka, att i enlighet med överenskommelse mellan Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet före den tid, ovannämnda lag trädde i kraft, undermaskinisterna voro berättigade till övertidsersättning, när ånga användes för lossning och lastning under tid mellan kl. 6 e. m. och kl. 6 f. m. Sistnämnda överenskommelse skulle dock endast gälla tills lag om arbetstid å svenska fartyg utkommit från trycket, och skulle sedermera lagens bestämmelser, med avseende på övertidsersättning, tillämpas. Detta fick till resultat, att maskinbefälet, i överensstämmelse med kommerskollegii tolkning av lagen, berövades en av de förmåner, de avtalsenligt tillkämpat sig.

Vi vilja därför som vårt önskemål framhålla, att tid utöver ordinarie arbetstid, varunder maskinist beordras vara ombord för eftersyn av vinschar, lyse eller annan maskinell drift, skall räknas som vakttjänst i enlighet med lagens 10 § och ersättning utgå i enlighet därmed.

Då förste maskinisten är undantagen från lagen, gäller ovanstående ej nämnde befattningsinnehavare, men vilja vi dock framhålla, att dylik vakttjänst ej får överföras på denna person i större grad än vad som kan komma på hans

lott i fartyg, där endast två maskinister äro anställda, och, där mer än två maskinister äro anställda, första maskinisten helt befrias från dylik vakttjänst.

Svenska eldareunionen har vid ifrågavarande paragraf följande yttrande: Den bestämmelse angående skeppstjänst av en timmes lättare rengöringsarbete, som innehålles i 10 § första stycket, bör utgå. Arbetstiden för sjöman, som ej tillhöra kökspersonalen, bör förläggas mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m. Ordet »nödig vakttjänst» bör förtydligas.

Svenska  
eldareunionen.

Svenska sjömansunionen framlägger följande yrkanden:

Svenska sjö-  
mansunionen.

beträffande ordinarie arbetstid i hamn:

att sjöman å söckendag icke må användas till arbete mer än 8 timmar, i tropikerna 7 timmar;

att å helgdag sjöman icke må åläggas annat arbete än sådant, som är för fartygets säkerhet nödvändigt; samt

att arbetstiden skall förläggas mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m.;

beträffande vakttjänst i hamn:

att arbetstiden för sjöman, som förrättar vakttjänst, må förläggas mellan kl. 5 e. m. och 7 f. m. samt icke överstiga 8 timmar pr dygn;

att å helgdagsdygn övertidsersättning måtte utgå, ävenså i sådana fall där vaktman icke åtnjutit vederbörlig fritid i likhet med övrig ombord å däck anställd personal; samt

att måltidsrast inräknas i vaktmans arbetstid.

Ett stort antal enskilda redare påtala samstämmigt konsekvenserna av lagens ställning till vakttjänst och övertidsersättning samt framhålla, hurusom det nödvändiga men synnerligen lindriga arbete, vakttjänst innebär, åsamkat rederierna onaturligt stora kostnader, varvid särskilt ersättningen för vakttjänst å helgdag stigit till en omotiverad höjd och blivit synnerligen betungande.

Enskilda  
redare.

## 11 §.

Sveriges redareförening framhåller, att i ett flertal utländska hamnar affärs- och expeditiionslokalerna icke äro föremål för lagstadgad stängningstid utan ofta hållas öppna ända till kl. 8 på aftonen. Det synes i dylika fall alldeles omotiverat föreskriva en obligatorisk ledighet en gång i månaden redan från kl. 12 på dagen för varje sjöman — såväl befäl som manskap — å fartyg, som uppehålla sig i hamn mer än 48 timmar. Särskilt å större fartyg med ett stort antal besättningsmän hava svårigheter uppstått för beredande av denna fritid och allvarliga rubbningar i skeppstjänstens utövande därutav förorsakats. Något verkligt behov av ett dylikt lagstadgande torde icke heller kunna påvisas, då sjöman före lagens tillkomst sällan eller aldrig förvägrats gå i land, så snart han kunnat visa nödvändigheten av landpermission. Föreningen hemställer fördenskull, att denna paragraf utgår. Skulle denna hemställan icke vinna bifall, anser föreningen nödvändigt, att paragrafen så omredigeras, att den ifrågavarande ledigheten icke må påfordras, försä vitt densammas uttagande skulle förorsaka dröjsmål i fartygets avgång eller andra allvarliga olägenheter, eller försä vitt affärs- och expeditiionslokalerna hållas öppna någon avsevärd tid efter den ordinarie arbetstidens slut.

Sveriges re-  
dareförening.

Svenska eldareunionen påyrkar, att till 11 § läggas orden: »om ej ledighet från skeppstjänsten kan beviljas, utbetalas motsvarande övertidsersättning.»

Svenska  
eldareunionen.



Svenska sjömansunionen.

Svenska sjömansunionen framlägger beträffande ledighet under fartygs uppehåll i hamn det yrkande,

att sjöman må åtnjuta ledighet från skeppstjänst en halv dag i månaden under tid, då affärslokaler äro öppna, eller övertidsersättning därför, samt att fridagen räknas efter månad, oavsett om fartyget befinner sig i hamn eller till sjöss.

Stockholms rederiaktiebolag Svea.

Stockholms rederiaktiebolag Svea anser, att beträffande landpermission den bestämmelsen ovillkorligen bör inryckas, att permission ej må påfordras, om beviljande av densamma skulle medföra olägenhet för fartygets skötsel.

## 12 §.

Sveriges redareförening.

Sveriges redareförening anför härvid: Då denna paragraf är otydligt formulerad men avsikten med densamma enligt skeppstjänstkommitterades motiv är, att den för sjövakter stipulerade arbetstiden skall kunna utan inskränkning uttagas för såväl dagmän som övriga besättningsmän vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn å såväl hel- som söckendygn och oberoende av arbetets art, bör paragrafen formuleras så, att detta tydligt och utan hjälp av motiven framgår.

Särskilt undantag från arbetstidens begränsning på sätt nu är nämnt bör dessutom stipuleras för fartyg, som ankommer till och avgår från hamn under samma dygn. Lagens medgivande att anordna arbetet så, som då fartyget är till sjöss, är här icke tillfyllest, enär särskilt däcksbesättningen vid såväl ankomsten till hamn som avgången därifrån i sin helhet måste hållas disponibel för tjänstgöring och sådan ledighet icke under närmast föregående eller närmast efterföljande dygn kan beredas, att icke t. o. m. den tillåtna övertiden överskrides eller i varje fall en avsevärd övertid enligt nuvarande beräkning av arbetstiden uppstår med ty åtföljande kostnader, vilka av vår mindre bärkraftiga kusttrafik icke kunna bestridas i konkurrens med utländska fartyg.

Svenska eldareunionen.

Svenska eldareunionen föreslår, att 12 § måtte utgå.

Svenska sjömansunionen.

Svenska sjömansunionen påyrkar beträffande arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn,

att arbetstiden för sjöman, vars arbetstid är indelad i vakter, icke må under två på varandra följande dygn överstiga 18 timmar eller för dagmän 16 timmar; samt att å fartyg å kortare resor (fart i trängre farvatten samt kustfart) arbetstiden icke må överstiga 18 timmar under två på varandra följande dygn eller överstiga 56 timmar i veckan.

## 13 och 14 §§.

Sveriges redareförening.

Sveriges redareförening finner riktigast, att det arbete, varom talas i 14 § 2 stycket, genom bestämmelse under 13 § undantages från lagens tillämpning. Sådant arbete, såsom viss rengöring, desinfektion eller förhalning, som av hamnmyndighet påbjudes, kan nämligen icke genom befälhavarens åtgärd uppskjutas eller förläggas till annan tid, utan måste befälhavaren foga sig i vederbörande myndighets föreskrifter. Detsamma bör fördenskull jämföras med de olika slag av skeppstjänst, vilka omförmälas i 13 §. Därtill kommer, att det ifrågavarande arbetet ofta är icke blott i det allmännas utan jämväl i besättningens intresse.

Likaledes bör enligt föreningens uppfattning all båttjänst undantagas från tidsbegränsning.

Kanall flottans rederiförening yttrar: Synnerligen betungande för trafiken har lagen verkat genom bestämmelsen om övertidsbetalning, enär fartygen för att något så när hålla sina turer måst tillgripa nödfallsätgården övertidsarbete. Folket ombord har ofta begagnat sig härav, vilket ju icke varit utan sin demoraliserande verkan, då utsikten till erhållande av övertidsersättning medverkat till minskad arbetsprestation under den ordinarie arbetstiden.

Kanall flottans  
rederiförening.

Svenska eldareunionen föreslår, att det i 13 § a göres undantag för slussning i kanaler o. d., samt att punkt d utgår. Angående punkt e hemställs, att densamma förtydligas ifråga om sjukdomsfall.

Svenska  
eldareunionen.

Svenska sjömansunionen har beträffande säkerhetstjänst och övertidsarbete följande yrkanden:

Svenska  
sjömansuni-  
onen.

att vad i 13 § sista stycket sägs om övertidsersättning måtte utgå;

att sjöman må åtnjuta övertidsersättning för arbete, som utföres utom ordinarie arbetstid, såvida arbetet icke vidtages under förutsättning, att omedelbar fara för liv, fartyg eller last föreligger eller lämnande av hjälp åt nödställda;

att sjöman icke må tvingas att utföra övertidsarbete, då fartyget ligger i hamn, och att sammanlagda övertidsarbetet under alla förhållanden icke må överstiga 10 timmar per vecka;

att allt arbete med lossning och lastning måtte anses såsom extra arbete, varför extra ersättning skall utgå enligt överenskommelse, och icke betraktas som skeppstjänst.

### 15 §.

Sveriges redareförening yttrar beträffande denna paragraf, att densamma, under den tid lagen tillämpats, visat sig vara så uppenbart i strid mot de särskilda betingelser, under vilka sjöfarten måste arbeta, och till så stort men för vår sjöfartsnärings konkurrenskraft samt till skada och förargelse icke blott för redare och lastägare utan måhända i lika hög grad för besättningen, att erfarenheten härutinnan torde utgöra fullt tillräcklig motivering för lagstadgandets slopande. Föreningen påyrkar fördenskull full frihet för befälhavaren att uttaga övertidsarbete, i den mån han finner, att förhållandena sådant påkalla. Den begränsning av arbetstiden i land, som i de flesta länder numera genomförts, såväl som bestämmelserna i 44 § sjölagen utgöra för visso full garanti emot, att överansträngning av besättningen skulle, om ifrågavarande bestämmelse slopas, ifrågakomma. Föreningen tillåter sig i övrigt härutinnan hänvisa till sjökaptenen Rundbloms i meromnämnda promemoria av 1 mars 1921 framförda ändringsförslag.

Sveriges  
redareför-  
ening.

Sveriges fartygsbefälsförening anför: För sjömännen, befäl som manskap, är det en naturlig och berättigad önskan att, då det fartyg han tillhör anlöper den hamn, där hans hem är beläget, kunna få besöka detta. I lagen om arbetstid ombord finnes emellertid ett stadgande, som under vistelsen i hamn kan för honom omöjliggöra att lämna fartyget, nämligen att han under flera dygn i följd kan åläggas 6 timmars övertidsarbete. Billighet och humanitet synes oss kräva, att en ändring sker, så att ej lagen verkar störande på familjelivets område, vilket lämpligen skulle kunna ske genom en föreskrift, att övertidsarbete ej får av sjöman utkrävas mer än vartannat dygn under det lossning eller lastning pågår. En sådan bestämmelse fanns i skeppstjänstkommitterades förslag till lag om arbetstid å svenska fartyg, men har under förslagens behandling före det slutliga antagandet uteslutits.

Sveriges  
fartygsbefäls-  
förening.

Svenska  
maskinbefäls-  
förbundet.

Svenska maskinbefälsförbundet påpekar, att övertidsarbetets begränsning i en del fall medfört svårigheter vid anordnandet av vissa arbeten. Det är nämligen ofta så, att eldarne ej äro lika kvalificerade för de arbeten, som behöva utföras under fartygens uppehåll i hamn. I malmfarten är det ofta svårt att erhålla pålitliga eldare för skötsel av donkeypanna på egen hand under nätterna. Då det bland flera eldare å ett fartyg i en del fall endast finnas ett par, som kunna anförtros ett sådant uppdrag, så är det önskvärt, att dessa få utföra det. Men det är vid längre hamnliggande omöjligt att anordna det med den nuvarande begränsningen av övertiden. Samma svårigheter hava även uppstått för att använda verkstadskunniga eldare vid reparationsarbeten på övertid. Det bör därför finnas möjlighet att utsträcka övertidsarbetet till exempelvis 24 timmar per vecka, och en sådan utsträckning torde man knappast befara skulle komma att medföra missbruk.

Förbundet föreslår därför, att det högsta tillåtna övertidsarbetet utsträckes till 24 timmar per vecka.

### 16 §.

Sveriges  
redareföre-  
ning.

Sveriges redareförening yttrar: Denna paragraf reglerar en *ren avlöningsfråga*. Det är enligt föreningens uppfattning uppenbart stridande emot de elementära grundsatserna för närings- och yrkesutövning att överhuvudtaget genom lagbestämmelser fastläsa en arbetstagares avlöning vid en viss nivå. Denna anmärkning gäller såväl den genom lag den 16 oktober 1914 i sjölagens 96 § införda bestämmelsen härutinnan som i ännu högre grad — tillfölje de orimliga belopp, till vilka övertidsersättningen enligt den i arbetstidslagen stadgade beräkningsgrunden i många fall uppgå — förevarande stadgande i arbetstidslagen. Om något i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare enligt sakens natur bör lämnas fritt för avtal mellan parterna, gäller detta just arbetstagarens avlöning. Föreningen hyser fördenskull den bestämda uppfattningen, att såväl 96 § i sjölagen som 16 § i arbetstidslagen böra bortfalla, och bör i varje fall någon lagbestämmelse härutinnan utöver sjölagens bestämmelse icke förekomma.

Därtill kommer, att tillämpningen av ifrågavarande stadgande i arbetstidslagen om dubbel övertidsersättning i vissa fall även på vardagar för övertidsarbete, »bestående av lastning eller lossning», lett till rena absurditeter, i det att exempelvis eldning vid donkeypanna — oavsett om det är oljeeldade eller koleldade fartyg — såväl som vinschtjänst under pågående lossning och lastning med kommerskollegii goda minne rubricerats såsom »arbete, bestående av lastning eller lossning». Otaliga exempel kunna framvisas därpå, att besättningsman, som sysselsatts med nu nämnt arbete, haft ojämförligt mycket lindrigare tjänstgöring än besättningsmän, vilka samtidigt utfört skeppstjänst utan att därför kunna begära sådan övertidsersättning. Efter den erfarenhet, som varje på området praktiskt förfaren numera otvivelaktigt besitter, torde dock ett anförande av sådana exempel icke längre erfordras.

Nautiska  
föreningen.

Nautiska föreningen föreslår följande formulering för 16 §: »Ersättning för övertidsarbete skall, för timme räknat, utgöra minst en etthundrafemtiondedel av sjömannens kontanta månadslön. Ersättning skall beräknas särskilt för varje tillfälle, övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halvtimme betalas ersättning såsom för halvtimme».

Angfartygsbefälhavaresällskapet yttrar: Inom befälskretsar torde den uppfattningen vara allmän och stadgad, att bestämmelserna i 16 § angående övertidsarbete och ersättningen därför äro alldeles för vittgående, och denna uppfattning torde ej heller vara alldeles utesluten bland de kategorier av befälet, som röna direkt förmån av dessa bestämmelser.

Angfartygs-  
befälhavare-  
sällskapet.

Utom det principvidriga i lagfästandet av övertidersättningens belopp kan även mot denna bestämmelse i 16 § anmärkas, att ersättningen, särskilt den för övertidsarbete å helgdag, bestämts oskäligt hög i betraktande av de vid tiden för lagens tillkomst synnerligen höga månadshyrorna. Vid bedömandena av övertidsarbetets värde får man icke lämna ur räkningen, att förhållandena till sjöss nu en gång för alla äro sådana, att övertidsarbete kan och måste för säkerställande av fartyg, last och personal tagas i anspråk på helt andra tider och i helt annan utsträckning än på land, och att detta av säkerhetshänsyn orsakade tvång billigtvis bör verka modifierande för ersättningen för ett arbete, som verkar till skydd för arbetaren själv.

Visst är, att övertidsbestämmelserna vid lagens tillämpning varit bland dem, som verkat mest betungande och givit anledning till talrika tvistigheter och slitningar, varför sällskapet anholder att få fästa särskild uppmärksamhet på välbehörlig revision i riktning mot mindre snäva tidsbegränsningar och bättre avvägda ersättningsbelopp, särskilt i fråga om den fördubbling av övertidsbeloppet, som å helgdagar tillämpas.

Svenska eldareunionen anför: I fråga om 16 § 2 stycket torde böra göras ett förtydligande på så sätt, att klarhet om vilket arbete, som är att hänföra till lastnings- och lossningsarbete, kan ernås.

Svenska  
eldareunionen.

Denna paragraf har uppkallat ett stort antal enskilda redare till kritik och protest. Övertidersättningens storlek anses orimligt tilltagen, och bestämmelserna om övertidsbetalning anses i övrigt verka demoraliserande för personalen såsom innebärande alltför stora frestelser. Kontroll i fråga om övertidsarbetet påstås oftast vara omöjlig för rederiet. Vidare yrkas allmänt på ett förtydligande och en begränsning av begreppen lastning och lossning.

Enskilda  
redare.

Stockholms ångslupsaktiebolag påtalar ett särskilt förhållande, varom anføres: Det är påtagligt, att 16 § är ofullständigt avfattad, eftersom övertidersättning åt sjöman, som ej är anställd med månadslön, icke finnes angiven. Lagen avser reglering av arbetstid och icke ökade löneförmåner åt sjöman, varför bolaget ställer sig tveksamt, huruvida lagen på något sätt bör bestämma övertidersättningens storlek, men bolaget anser under alla förhållanden, att, om så sker, bör en sådan ersättning ej överskattas. Lön till sjöman utgår, förutom kontant, i allmänhet även in natura (kosthåll), men lagens bestämmelse, att övertidersättningen skall utgå i viss proportion till *kontanta* månadslönen, drabbar jämförelsevis hårdare sådan trafik som bolagets, där intet kosthåll ombord förekommer, än trafik å långlinjer. Eftersom bolagets trafik måste liksom järnvägs- och spår- vägstrafik bedrivas väsentligen lika alla dagar, finnes ej motiv, varför övertidersättningen för helgdag för bolagets trafik skall utgå i större proportion än för söckendag. En övertidersättning av 6 kronor i timmen, vilken utgår å helgdag till en maskinist med 450 kronors månadslön, synes bolaget för övrigt hög. Här må även anföras, att det i lagen är oklart, om helgdag skall räknas från midnatt till midnatt eller på annat sätt.

Stockholms  
ångslups-  
aktiebolag.

## 18 §.

Sveriges  
redare-  
förening.

Sveriges redareförening framhåller, att efter genomförandet av de förändringar ifråga om övertidsarbetets uttagande, som av föreningen påyrkats, 18 § torde komma att innebära en onödig belastning av befälhavarens arbetstid, varför lagstadgandet torde böra bortfalla.

Ångfartygs-  
befälhavare-  
sällskapet.

Ångfartygsbefälhavaresällskapet anför: I 18 § ålägges befälhavaren att föra så kallad övertidsjournal, ett arbete, som visat sig göra ett avsevärt intrång i hans förut strängt upptagna tid. De allra flesta befälhavares erfarenhet torde emellertid vara, att denna journal aldrig blivit för därmed avsett kontrolländamål efterfrågad eller tagen i anspråk, men icke desto mindre en effektiv ömsesidig kontroll kunnat åstadkommas.

Stockholms  
transport- och  
bogslerings-  
aktiebolag.

Stockholms transport- och bogsleringsaktiebolag erinrar om, att Kungl. Maj:t på därom av bolaget — under framhållande av olämpligheten därutav, att skyldighet att föra övertidsjournal skulle åläggas samma person, som hade att uppbära ersättningen — gjord framställning genom resolution den 26 mars 1920 befriat befälhavarna å bolagets enmanspråmar, vilkas bruttodräktighet understiger 100 reg.-ton, från förande av nämnda journal.

Stockholms  
ångslups-  
aktiebolag.

Stockholms ångslupsaktiebolag erinrar likaså därom, att Kungl. Maj:t genom resolution den 20 februari 1920 befriat de flesta av bolagets befälhavare från skyldigheten enligt 18 § att göra anteckning i övertidsjournaler och i stället överfört denna skyldighet på bolagets styrelse.

Enskild  
redare.

Skeppsredaren Biesert påpekar, att det är svårt, för att icke säga omöjligt, att ombord å pråmfartyg få arbetstidsjournal ordentligt förd, då det manskap, som vanligen är anställt å dylikt fartyg, icke är kompetent därtill.

## 21—25 §§.

Sveriges  
redare-  
förening.

Sveriges redareförening finner de i 21 och 24 §§ stadgade straffen omotiverat höga och anser desamma böra väsentligt reduceras.

Vidare erinrar föreningen därom, att om, såsom föreningen hemställt, bestämmelsen i 18 § rörande övertidsjournal bortfaller, 22 och 23 §§ givetvis böra utgå.

Beträffande 25 § framhåller föreningen, att det bör ligga i målsägandens fria skön att icke befordra begången förseelse till åtal. Allmän åklagares åtalsplikt bör fördensskull bortfalla.

Ångfartygs-  
befälhavare-  
sällskapet.

Ångfartygsbefälhavaresällskapet anför: Vid flera föregående tillfällen, då sällskapet haft att till vederbörande myndigheter avgiva yttranden i sjöfartsärenden, har det trott sig kunna konstatera, att i allmänhet i lagar och förordningar rörande förhållanden ombord å fartyg straffpåföljderna för överträdelse av respektive bestämmelser gjorts strängare än för jämförliga överträdelse av lagbestämmelser rörande förhållanden i land.

Riktigheten av denna iakttagelse jävas ingalunda av de straffpåföljder, som stadgas i den lag, varom här är fråga. Stränga straffbestämmelser kunna vara berättigade i fråga om överträdelse, som kunna medföra risker av liv och egen- dom, men av denna art äro ju icke de straffbestämmelser, om vilka i denna lag är fråga.

Männe det kan anses rättvist, att i enlighet med 21 § döma en befälhavare till 1,000 kronors böter, om han glömt att enligt 11 § låta en sjöman få land-

permission efter kl. 12 middagen en gang i månaden, eller att, i enlighet med 23 §, döma honom till 6 månaders fängelse, om han ofrivilligt skrivit fel i övertidsjournalen och ett par man på grund därav vittna, att övertidsjournalen är falsk?

Svenska sjömansunionen föreslår, att vad i 21 § stadgas beträffande överträdelse av 11 § måtte utgå. Detta förslag torde dock vara avsett att sammanställas med nämnda förenings yrkande i fråga om ändring av bestämmelserna i 11 §.

Svenska sjömansunionen.

**Angående förordningen den 24 oktober 1919 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.**

Nautiska föreningen anför beträffande 3 § e) följande: Här föreskrives bland annat, att kommerskollegium, i den mån det kan ske utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt, bör tillhandagå fartygsredare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar rörande tillämpningen av föreskrifter rörande arbetstidslagen.

Nautiska föreningen.

Av publicerad redogörelse över de utlåtanden, som i berörda avseende lämnats av kommerskollegium, framgår, att arbetstidslagen, ehuru denna varit i gällande kraft endast en jämförelsevis kort tid, givit anledning till åtskillig skriftväxling från nämnda ämbetsverks sida, avseende råd, upplysningar och tolkningar av nämnda lag. Kommerskollegium har genom denna sin verksamhet i högre grad än vad måhända varit lyckligt kommit att ingripa i lagens tillämpning. Det synes, åtminstone i något fall, hava gått dithän, att ämbetsverket ansett sig böra lämna en tolkning av en föregående tolkning. En fortsättning av detta förfarande att på administrativ väg så att säga på beställning lämna mer eller mindre detaljerade föreskrifter om huru arbetstidslagen å svenska fartyg skall tolkas måste förr eller senare leda till rent av absurda förhållanden — det blir ingen ända på föreskrifter; den ena föreskriften tvingar fram den andra, och de komma att gripa omkring sig som röta i trä. Området för arbetstidslagens tillämpning är så vidsträckt, förhållandena på olika fartyg, trader o. s. v. så skilda, bland annat genom en mer eller mindre genomförd specialisering av arbetet ombord, själva betydelsen av vissa uttryck i lagen, exempelvis vad som förstås med säkerhetstjänst, alls icke adekvata, då de hänföras till olika fall m. m., att det icke är möjligt, att kommerskollegium vid alla de tillfällen, då tvistepunkter hänskjutas till detsamma, skall ha den rätta tolkningen till hans och för övrigt en tolkning, som icke strider mot en föregående.

Tvistepunkter rörande den allmänna arbetstidslagen regleras av arbetsrådet, som härvid har domstols myndighet. Angående arbetstidslagen å fartyg stadgas i 26 § av denna lag, att förekommande tvistemål avgöras av domstol på sätt i 323—325 §§ i sjölagen stadgas. Det är alltså ett juridiskt — rättsligt — avdömande av tvistemålen, som bör bli det avgörande, och sålunda icke en på administrativ väg tillkommen tolkning. Klart är emellertid, att de av kommerskollegium tid efter annan bekantgjorda tolkningar av lagen på en hel mängd håll betraktas som i saken avgörande, rent av som prejudikat. Enligt nautiska föreningens förmenande har arbetstidslagen å fartyg härigenom kommit att verka med större skärpa och fått en vidsträcktare tillämpning i en hel mängd detaljer rörande skeppstjänsten, än som varit av lagens egna föreskrifter påkallat.

Då lagen föreligger i reviderat skick bör därför, enligt nautiska föreningens

åsikt, förfarandet vid lagens tillämpning ändras i så måtto, att lagtolkningar på administrativ väg ej böra förekomma.

## II. Undersökning av vissa allmänna frågor.

Förutom inhämtande av i det föregående resumerade uttalanden angående erfarenheter och önskemål beträffande ifrågavarande lag hava de sakkunniga därjämte för erhållande av material till belysande av lagens verkningar i vissa avseenden genom utsändande av frågeformulär, vilket härtill fogas såsom bilaga<sup>1</sup>, infordrat upplysningar, avseende dels bemanningsnumerären, dels i samband med eventuell ökning därutinnan stående nyinredning av bostäder ombord å fartygen, dels ock övertidsarbete och därmed sammanhängande ekonomiska frågor.

I fråga om bemanningsförhållandena hava dels infordrats upplysningar om det faktiska antalet ombord anställda enligt första påmönstring år 1921, dels ock till vederbörande framställts en direkt förfrågan, huruvida någon av lagen föranledd ökning i bemanningen förekommit. Då till förfogande jämväl stått de statistiska resultaten av en tidigare undersökning, angivande bemanningens storlek åren 1911 och 1917, har med sagda frågeanordning avsetts vinnande av möjlighet att kontrollera de lämnade upplysningarna rörande av lagen föranledd bemanningsökning. Emellertid har av skilda anledningar och i olika fall visat sig synnerligen vanskligt att komma till en bestämd uppfattning i dessa stycken. Vid undersökning av enskilda fall har det sålunda t. ex. visat sig, att å ena sidan beträffande ett fartyg, för vilket bemanningsökning uppgivits hava framtvingsats av lagen, men som redan år 1911 eller år 1917 hade lika stor eller t. o. m. större bemanning än år 1921, förhållandet varit det, att en inskränkning i bemanningsnumerären företagits före år 1920, varefter lagens ikraftträdande framkallat en ökning. Å andra sidan kan en numerär, som vid jämförelse nu visar sig vara större än under de tidigare åren, hava uppnåtts redan före lagens tillkomst. I ett annat fall har en undersökning givit vid handen, att en total ökning av besättningen ej förekommit, men att en uppgiven ökning dock så till vida ägt rum, som en grupp av besättningsmän (eldarnes) ökats på bekostnad av en annan (smörjarnes).

Vid sådana förhållanden och då omständigheterna ej medgivit en detaljundersökning beträffande varje särskilt fartyg, hava redarnas uppgifter i stort sett fått godtagas och läggas till grund för frågans bedömande, med hänsyn vartill resultatet emellertid icke kan betraktas såsom fullt objektivt.

Vid behandlingen av det statistiska material, som utgöres av å förenämnda frågeformulär inkomna svar, har uppdelning av fartygen i grupper skett efter följande grunder. I överensstämmelse med lagens uppställning har till huvudskiljolinje antagits fartygens gångtid, och sålunda fartyg med under vanliga förhållanden högst tolv timmars oavbruten gång behandlats för sig samt fartyg med mer än tolv timmars oavbruten gång för sig. Inom vardera avdelningen har därefter en uppdelning i passagerarfartyg och lastfartyg skett, varjämte gruppering verkställdes dels efter fartygens cert dels ock efter den fart, vari fartygen nyttjats. Enär emellertid dels beträffande åtskilliga grupper uppgifter inkommit rörande alltför ringa antal fartyg, dels ock vissa uppgifter äro alltför svävande

<sup>1</sup> Här utesluten.

eller eljest otillräckliga, kommer vid den följande belysningen av det statistiska materialet i olika avseenden icke varje särskild grupp att granskas för sig, utan angivas endast de resultat, som kunna tillmätas någon betydelse.

I fråga om *bemanningen* synes en eventuell ökning allt efter omständigheterna kunna vara förorsakad antingen av påbjuden fördelning av arbetstiden i kortare vakter än förut varit fallet eller ock av den allmänna begränsningen av arbetstiden. I likhet med den härmed sammanhängande, nedan behandlade frågan om övertidsarbete och ersättning härför kompliceras även detta spörsmål av hänsyn till vissa möjligheter att undgå ifrågavarande verkningar, nämligen dels anlitande av extra hjälp från land för lastning och lossning, reparationsarbeten o. a., dels ock utsträckning av tiden för fartygens resor samt förlängning av fartygens liggetid i hamn. Det är uppenbart, att genom en sådan ordning verkningarna av lagen i stort sett icke undvikas utan endast på annat sätt komma tillsynes, varför sagda möjligheter måste hållas i minnet vid granskning av lagens olika verkningar. Om sålunda för en viss grupp av fartyg någon ökning i bemanningen med åtföljande omkostnader icke synes hava belastat rederiet, får därav icke med säkerhet slutas, att inga verkningar av lagen drabbat fartyget. Snarare synes det i allmänhet endast vara en lämplighetsfråga, på vilket sätt rederiet vill bära ifrågakommande verkningar. I vissa fall kunna dock omständigheterna nödvändiggöra viss lösning, såsom å vissa smärre fartyg, där utrymmet förbjuder anställande av ytterligare personal ombord och där sålunda antingen den ordinarie personalens arbete får tagas i anspråk under en längre tidsrymd eller ock extra hjälp anlitas, där så kan ske.

*Lagens inverkan på fartygens bemanning.*

Med understrykande av vad sålunda framhållits samt med därav föranledd reservation ifråga om resultatens tillförlitlighet, få de sakkunniga därefter övergå till granskning av bemanningsfrågan inom olika fartygsgrupper.

Inom den huvudgrupp, som representeras av *fartyg, vars resor under vanliga förhållanden kräva högst tolv timmars oavbruten gång* och varå skeppstjänsten icke är indelad i vakter, hava beträffande de flesta underavdelningarna (omfattande cert och fart) alltför knapphändiga uppgifter inkommit för att kunna läggas till grund för statistiska betraktelser. Detta gäller framför allt segel- och motorfartygen, vilket även torde hava sin förklaring i dessa fartygsslags ringa förekomst inom av lagen berörda områden av denna grupp.

Beträffande *ångfartygen* inom gruppen föreligger ett något större material, men även här äro siffrorna i allmänhet för små för att kunna tillmätas någon utslagsgivande betydelse. För *lastångfartyg* hava sålunda inkommit uppgifter, avseende sammanlagt endast 13 fartyg. Det torde dock böra antecknas, att bland dessa fartyg ökning i bemanningen förekommit endast å 2 fartyg, båda nyttjade i den inskräntaste fart frågeformuläret avsett (se bil.). Härvid bör emellertid i anslutning till vad ovan påpekats erinras därom, att bemanningsökning såsom en följd av arbetstidens begränsning kunnat undgås genom att utöka tiden för varje resa, vilket även enligt rederiernas uttalanden i vissa fall just lärer hava förekommit inom denna grupp. Denna anordning synes beträffande lastfartyg i nu ifrågavarande fart i allmänhet låta sig vidtaga utan större olägenheter av annat slag än ekonomiskt, varom mera nedan. Ifråga om *passagerarfartyg* tillåter hänsyn till trafiken emellertid vanligen icke en sådan ordning. Siffrorna beträffande



här till nyttjade ångfartyg utvisa också en relativt större ökning av personalen. För hithörande fartyg, som nyttjas i den inskränktaste farten, hava uppgifter lämnats beträffande ett avsevärt antal, omfattande över 100 stycken. Å drygt en tredjedel av dessa har personalökning förekommit med i allmänhet 1 man, i en del fall 2 man, vilken ökning kommit såväl på däcksmanskapets kategori som på maskinpersonalens. — Rörande passagerarångfartyg, som nyttjas i fart längs kusten, hava uppgifter inkommit beträffande 9 stycken, och även å dessa har bemanningsökning förekommit för en tredjedel med liknande fördelning, som nyss sagts. — Å i östersjöfart nyttjade fartyg av detta slag har däremot till synes ingen ökning förekommit; men avse uppgifterna härför endast 5 fartyg, och kunna de alltså ej tillmätas något egentligt värde.

Vidkommande *prämtrafiken* har en utförlig redogörelse och talrika uppgifter lämnats av Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag, som bedriver omfattande prämtrafik. Uppgifterna avse cirka 160 pråmar. Å intet av dessa fartyg har någon bemanningsökning förekommit, men gäller beträffande omkring 60 av dem särskild av Kungl. Maj:t meddelad dispens, innehållande medgivande, att för pråmstyrare arbetstiden må beräknas efter 252 timmar under fyra på varandra följande veckor samt övertidsarbetet efter 72 timmar för samma tid under villkor, att varje resa under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång samt att mellan varje sådan resa göres uppehåll, överstigande två timmar. Förutom denna dispens förklarar bolaget sig hava måst öka bemanningen å ifrågasvarande fartyg med en man per pråm, vilket skulle hava ekonomiskt omöjliggjort fartygens användande i nuvarande trade.

I fråga om *fartyg, vars resor under vanliga förhållanden kräva mer än tolv timmars oavbruten gång och vara skeppsljinsten är indelad i vakter*, göra sig i stort sett samma synpunkter gällande, som framhållits beträffande nyss behandlade huvudgrupp. Även här äro uppgifterna alltför otillräckliga för att tillåta någon egentlig statistisk framställning, och synas slutsatser få dragas endast i största allmänhet och med all försiktighet.

Vad nu närmast rör eventuell bemanningsökning synes såväl å motor- och segelfartyg som pråmar någon sådan i stort sett icke hava föranletts av lagen. För *motorfartygen* hava uppgifter inkommit rörande 24 stycken, men har enligt uppgifterna å intet av dessa någon personalökning inträtt. Ungefär samma förhållande gäller beträffande *segelfartygen*. Ökning i bemanningen har förekommit endast i 2 av 42 behandlade fall. I fråga om dessa fartyg uppgives emellertid från ett flertal rederier, att tiden för resorna förlängts, vilket torde kunna hava upphävt behovet av ytterligare personal. Ej heller vad *pråmfartygen* angår synes lagens tillämpning ha förorsakat någon egentlig svårighet i vad avser bemanningen, vilket av ett rederi uttryckligen utsäges. Uppgifterna avse ett 70-tal pråmar, vara bemanningsökning icke i något fall behövt förekomma.

De fartyg, som inom denna huvudgrupp tilldrager sig den största uppmärksamheten, äro *ångfartygen* och av dessa i synnerhet de, som nyttjas i nord-sjö- och vidsträcktare fart.

Uppgifterna rörande i *östersjö- och inskränkta fart* nyttjade ångfartyg synas, liksom fallet var beträffande fartyg, vars resor kräva högst tolv timmars oavbruten gång, angiva en skillnad emellan passagerar- och lastfartyg. Medan å de förra ökning i bemanningen förekommit å 7 av 11 behandlade fartyg, har

personalen å lastfartygen måst ökas endast i 3 av 32 uppgivna fall. Detta förhållande synes bestyrka ovan gjorda antagande, att lastfartygen i större utsträckning undvikit personalökning med åtföljande eventuella kostnader genom utsträckning av tiden för resorna samt genom anlitande av extra hjälp i hamn, under det att passagerarfartygen dels måst hålla gångtiden så kort som möjligt, dels ock av hänsyn till passagerarna ständigt måste hava folk i erforderlig utsträckning tillhands ombord. Villkendera ordningen, som varit den för rederierna minst olägliga, är en fråga av huvudsakligast ekonomisk innebörd.

I *nordsjö- och vidsträcktare fart* synas förhållandena mera enahanda för passagerar- och lastfartyg, vilket sannolikt är en följd av den utländska konkurrensen, som i allmänhet lär förbjuda större tidsutdräkt vid transporter. Med anledning härav särskiljas de båda fartygsslagen icke nedan.

Nordsjöfarten är i fråga om bemanningsökningen det område, där största anledning förefunnits att vänta påvisbara följder av lagens ikraftträdande, och har utredningen härutinnan också lämnat tydligt besked. Uppgifter hava inkommit rörande 114 fartyg, och har bemanningen enligt uppgift ökats å 51 av dessa med i de flesta fall 1 man, någon gång 2 man. Ökningen har vidare huvudsakligen kommit på maskinpersonalens kategori samt i stort sett drabbat fartyg med en maskinstyrka av 250 hkr. och däröver. Det är bestämmelserna i lagens 4 § angående arbetstidens begränsning till sjöss för maskinister och eldare, som föranlett denna ökning. Å ett stort antal fartyg inom denna grupp tillämpades nämligen före lagens tillkomst tvåvaktssystem för maskinpersonalen, en ordning, som icke låter förena sig med sagda bestämmelser, vilkas tillämpning för fartyg i nu ifrågavarande fart och med nämnda maskinstyrka ovillkorligen fordrar trevaktssystem för eldarepersonalen ävensom för övrig maskinpersonal, därest antalet inom vederbörande kategori uppgår till minst tre.

Till ytterligare belysning av frågan må antecknas, att av nämnda fall, där ökning förekommit, 35 avse fartyg med en maskinstyrka av 250—600 hkr. Hela antalet fartyg med denna maskinstyrka, för vilka uppgifter lämnats, uppgår till 51, vadan sålunda ökning å dessa fartyg förekommit i  $\frac{7}{10}$  av uppgivna fall.

Härtill måste emellertid fogas en reservation med hänsyn till svårigheten att kontrollera uppgifterna samt till grund för desamma liggande betraktelsesätt. Sålunda har det, såsom ovan antytts, visat sig, att såsom en ökning i bemanningen uppgivits fall, då endast en överflyttning skett till eldarnes grupp ifrån en annan, exempelvis smörjarnes, vilkas arbete fördelats på annat sätt, eventuellt till en del överflyttats på maskinisterna. (Se här ovan resumerade uttalande av Svenska maskinbefälsförbundet). Givetvis torde såsom skäl för att anse en ökning föreligga kunna andragas, att genom en dylik arbetsfördelning besättningen i själva verket minskats — och fränsett arbetstidslagen kunnat minskas — med en man och sålunda den till eldarne överflyttade smörjaren är att betrakta såsom nytillkommen. Riktigheten av ett sådant betraktelsesätt torde emellertid vara tvivelaktig, och fallet förtjänar att anföras såsom ett bevis för svårigheten att här fastslå vissa verkningar såsom bestämt påvisbara.

För ångfartyg i oceanfart föreligga uppgifter rörande ett 50-tal, bland vilka ökning i besättningens antal förekommit å knappt  $\frac{1}{4}$ -del, vilken ökning, med få undantag, gäller maskinpersonalens grupp.

Till vad sålunda anförts beträffande bemanningsfrågan, vilja de sakkunniga

foga en erinran därom, att i de fall, där en ökning verkligen förekommit, det kan ifrågasättas, huruvida icke en sådan ökning, bortsett ifrån arbetstidslagens särskilda synpunkter, varit av behovet påkallad, ett spörsmål, som emellertid tillhör frågan om åstadkommande av lagstadgad bemanningsskala för svenska fartyg och vars närmare behandling sålunda icke torde hava legat inom de sakkunnigas uppdrag.

Lagens in-  
verkan på  
bostads-  
för-  
hållandena.

I samband med undersökningen rörande bemanningsförhållandena hava de sakkunniga upptagit frågan, huruvida lagen tvingat till *inredning av nya bostäder* ombord å fartygen och på detta sätt åsamkat rederierna kostnader.

Då, såsom en återblick på det föregående giver vid handen, någon ökning av besättningens antal, såvitt av de insända uppgifterna framgår, i stort sett icke förekommit å andra slag av fartyg än ångare, torde man i detta sammanhang kunna bortse från såväl motor- och segelfartyg som pramar.

Vad *ångfartygen* beträffar äro uppgifterna i detta avseende ännu mer knapphändiga än beträffande bemanningen. För ett stort antal fartyg, varom uppgifter i övrigt erhållits, har frågan om nyinredning av bostäder förbigåtts utan besvarande. Det kan emellertid antagas, att bostadsinredning i sådana fall icke förekommit, liksom det såsom ett allmänt omdöme i frågan torde kunna sägas, att denna sida av lagens förmodade verkningar icke blivit i någon högre grad betungande för rederinäringen. I några fall hava visserligen synnerligen höga siffror angivits såsom omkostnader för framtvingad nyinredning, men det har därvid visat sig, att det varit fråga om större ombyggnad av fartygen, i samband varmed även nya bostäder för besättningen inretts. I vad mån en sådan ombyggnad varit förorsakad av behovet av ytterligare bostäder är givetvis synnerligen vanskligt att konstatera. I vart fall synes man icke kunna anföra några siffror, vare sig i absoluta eller relativa tal, i fråga om dessa kostnader för gruppen i sin helhet.

Bland dessa fartyg är det emellertid tvänne särskilda grupper, som ådraga sig uppmärksamhet och för vilka ett något rikligare material föreligger till bedömande, nämligen av fartyg med högst tolv timmars oavbruten gång *passagerarfartyg i skärgårdsfart* (ang. begreppets innebörd, se bil.) samt av fartyg med mer än tolv timmars oavbruten gång *(ångfartyg i nordsjöfart)*.

För de förra föreligga uppgifter för ett 100-tal, och har nyinredning, som synes direkt föranledd av lagen, här förekommit å 17 fartyg för en genomsnittlig kostnad av 1,700 kronor per fartyg. Sett i förhållande till hela antalet av till gruppen hörande fartyg, förefalla nämnda siffror icke synnerligen stora, men måste härvid erinras, att de fartyg, vara nyinredning ägt rum, med något undantag fördela sig å blott två rederier, nämligen ångfartygsaktiebolaget Drottningholm-Fittja och Sundsvalls skärgård, vilka bolag sålunda måst vidkännas en avsevärd kostnad. Det synes sannolikt, att det här är fråga om en fartygstyp, vars inredning beräknats uteslutande med hänsyn till den speciella användning av fartygen, varom nu är fråga, och vara en av lagen förorsakad ökning av besättningens antal med nödvändighet framtvingat nyinredning av bostäder ombord.

Vad därefter angår ångfartyg i nordsjöfart, har, såsom ovan framhållits, inom denna grupp största antalet fall av ökning i besättningens antal förekommit, varför man även har anledning att här vänta fall av inredning av nya bo-

städer. Så har ock varit förhållandet, dock icke i större utsträckning. Av de 51 behandlade fartyg, varå besättningen ökats, har bostadsinredning uppgivits hava förekommit å 12 stycken. Kostnaderna låta sig här icke bestämt angiva, då inom denna grupp i vissa fall synes hava förekommit sådan total ombyggnad av fartyg, varom ovan talats.

Till vad sålunda framhållits rörande bostadsfrågan, torde böra fogas en anteckning därom, att enligt rederiernas uppgifter å vissa smärre fartyg i in-skräntare fart utrymmet ombord icke tillåtit någon ytterligare bostadsinredning, varför nattlogi för nytillkommen besättningsman måst hyras i land vid fartygets ändstationer, vilket givetvis innebär en ökad kostnad för rederiet.

Vidare bör påpekas, att ovan framhållna tillvägagångssätt att till undvikande av ökning i besättningens antal anlita extra hjälp i hamn i viss mån kan vara betingat just av bristande bostadsutrymme ombord, varför vid bedömandet av förevarande fråga hänsyn därtill bör tagas.

De sakkunniga övergå härmed till att behandla frågan om lagens verkningar beträffande *övertidsarbetet och ersättningen härför*.

I det föregående behandlade förhållanden äro väl till sina yttersta verkningar samtliga av ekonomisk natur, men framför andra synas lagens bestämmelser rörande övertidsarbetet och ersättningen för dylikt arbete vara att beteckna såsom av speciellt ekonomisk innebörd och såsom sådana böra upptagas till särskild granskning. Ifråga om de olika föreskrifternas särskilda innebörd vilja de sakkunniga i samband med granskning av enskilda paragrafer nedan uttala sig; och avses här endast en allmän överblick av verkningarna med ledning av det statistiska materialet, i den mån detta kan få anses vara upplysande. Det måste därvid från början betonas, att svårigheten att i dessa frågor erhålla säkra utgångspunkter vid bedömandet är synnerligen stor. För att få fullt komparabla siffror rörande övertidsarbetet under två skilda år fordras, bland annat, att ifrågakommande fartyg båda åren gått i samma fart samt gjort likartade resor till samma antal, att lasten varit densamma till slag och kvantitet o. s. v. Att alla dessa och liknande fordringar ytterst sällan uppfyllas beträffande ett och samma fartyg är uppenbart och därmed även vanskligheten att härutinnan erhålla fullt användbara uppgifter.

En annan fråga, som även bör beaktas, är valet av de år, från vilka uppgifterna hämtas. Då det gäller att i jämförande tal belysa förhållandena under år 1920, skulle det kunna göras gällande, att man till jämförelse borde taga en möjligast närliggande tid för att därigenom erhålla så lika yttre omständigheter som möjligt, och skulle då år 1919 vara att förorda. Med hänsyn till de i alla avseenden onormala förhållanden, som då voro rådande, hava de sakkunniga emellertid ansett riktigast att till jämförelse i stället upptaga det närmast före krigstiden liggande året, nämligen år 1913. Härvid har även den omständigheten tillagts avgörande betydelse, att under krigstiden särskilda föreskrifter rörande extra bemanning i vissa farvatten varit gällande, vilket kunnat inverka förvillande vid bedömandet av bemanningsfrågan.

Med hänsyn till ovan framhållna synpunkter ifråga om nödvändigheten av största möjliga likvärdighet uti uppgifterna från de olika jämförelseåren hava

*Lagens  
inverkan på  
övertids-  
arbetet och  
ersättningen  
härför*

de sakkunniga sett sig nödsakade att hårt sovra det insända materialet, varför även de slutligt kvarstående uppgifterna äro föga omfattande.

I fråga om *fartyg med högst tolv timmars oavbruten gång* är det sålunda endast för en liten grupp fullt användbara uppgifter kunna anses föreligga, nämligen för de passagerarångfartyg i östersjöfart, varmed trafik drives av ångfartygsaktiebolaget Gotland. Dessa fartyg, inalles fem, synas erbjuda ett ovanligt gott studiematerial i förevarande avseende, då de flesta omständigheter av betydelse för driften varit i stort sett enahanda under resp. år. Fart, resor och seglationsperiod synas hava varit desamma, någon ökning av besättningens storlek har ej förekommit och extra arbetskraft i hamn synes ej hava varit anlitad. I den mån arbete utöver den ordinarie arbetstiden måst förekomma, har detta alltså utförts av besättningen mot stadgad ersättning.

Ehuru siffrorna såsom sådana givetvis icke få generaliseras, förtjäna de dock att anföras såsom belysande för lagens verkningar i detta stycke.

År 1913 förekom intet övertidsarbete å ifrågavarande fartyg, medan år 1920 under en seglationsperiod av nio månader per fartyg i medeltal arbetades 2,560 timmar å övertid med en häremot svarande kostnad för rederiet. Härtill torde emellertid böra fogas den anmärkningen, att, enär uppgifter rörande med fartygen under de olika åren befordrat gods (resgods, styckegods o. d.) icke föreligga, möjlighet saknas att avgöra, om och i vad mån övertidsarbetet under år 1920 kan hava varit föranlett av en högre trafikfrekvens.

Vidkommande *fartyg med mer än tolv timmars oavbruten gång* angiva föreliggande uppgifter såväl för passagerar- som lastfartyg, att en avsevärd ökning i antalet timmar under året utfört övertidsarbete förekommit, ofta en minskad transportprestation till trots.

Även med all hänsyn tagen till ovan antydda svårigheter vid bedömandet härav finna de sakkunniga det ådagalagt, att i fråga om övertidsarbete och ersättning härför fullt påvisbara och betydande verkningar av ekonomisk art varit en direkt följd av lagen. Att så måste bliva förhållandet torde ock med säkerhet kunna hava förutsagts, då genom lagens bestämmelser den ordinarie arbetstiden beskurits och då denna sålunda förkortad uppenbarligen icke alltid skulle täcka behovet av arbete.

I vad mån det ökade övertidsarbetet representerar direkta kostnader är ju på grund av den automatiska karaktären av bestämmelsen rörande ersättningens storlek beroende på vid varje särskild tidpunkt gällande lönesatser; och torde därför siffror icke böra angivas.

En särskild fråga av vikt i detta sammanhang, som emellertid icke låter sig med någon visshet besvara, är, i vilken utsträckning sagda kostnader stannat å vederbörande rederi. Här upprullar sig det från andra områden kända övervälningsproblemet, och det enda man med sannolikhet torde kunna antaga är, att dessa utgifter liksom pålagor och andra kostnader skjutas över på den trafikerande allmänheten i form av höjda fraktsatser och biljettpriser, i den mån konkurrensen, köpkraften och övriga inverkan omständigheter det medgiva, vilket förhållande av vissa rederier uttryckligen erkännes föreligga. I den mån så skett, hava ifrågavarande kostnader visserligen icke betungat rederinäringen, men står man då i stället inför en av de på de allmänna produktionskostnaderna inverkan faktorerna.

I samband med förevarande fråga torde slutligen böra erinras därom, att ovan vid olika tillfällen påpekade anordningar i fråga om arbetets organisation, nämligen anlitande av extra hjälp i hamn samt utökande av tiden för de särskilda resorna, även i detta sammanhang synas böra ägnas uppmärksamhet och vederbörlig hänsyn, då härigenom å ena sidan kostnader för övertidsarbete i viss mån undvikas, medan å andra sidan i stället antingen omkostnader tillkomma i form av arbetslön till den extra personalen eller ock i och med tidsförlusten viss möjlighet till förtjänst går till spillo.

För utrönande av i vad mån lagens bestämmelser kunna hava påverkat *sjötrafiken, sedd såsom allmänt intresse*, hava de sakkunniga till rederier och olika sammanslutningar riktat en direkt uppmaning att i samband med yttrande rörande lagen i övrigt ägna trafikfrågan särskild uppmärksamhet samt delgiva de sakkunniga därutinnan eventuellt gjorda erfarenheter samt föreliggande önskemål. Denna uppmaning har dock endast i ringa utsträckning efterkommit, och synas i vart fall särskilt vägande vittnesbörd i fråga om förmodade, av lagen framkallade svårigheter vid uppehållet i allmänhet av trafiken icke hava förebragts.

*Lagens  
inverkan på  
sjötrafiken.*

Vad angår *godstrafiken* torde de exceptionella förhållanden å näringslivets olika områden, som rått under största delen av lagens hittillsvarande giltighetstid, hava uteslutit möjligheten att avgöra, i vad mån lagen utgjort ett speciellt hinder för tillgodoseendet av allmänhetens krav på transportmedel. Man kan nämligen icke utan vidare tillskriva lagen om arbetstiden särskilt hindrande inverkan under en tid, då en stor del av handelsflottan legat upplagd av brist på sysselsättning. Visserligen torde kunna göras gällande, att, i den mån lagens bestämmelser förorsakat en ökning i rederiernas driftkostnader och om denna i sin tur framtvingat högre frakter, lagen såsom sådan medverkat till stagnationen på fraktmarknaden med åtföljande uppläggning av fartygen. Under normala tider skulle möjligen en sådan inverkan, om den förelegat, hava kunnat direkt påvisas, men under så höggradigt onormala förhållanden som de här ifrågavarande låter sig detta emellertid alldeles icke med bestämdhet göra.

Vidkommande *passagerartrafiken* synas rederierna i allmänhet hava sökt i möjligaste mån tillgodose allmänhetens intresse i fråga om regelbundna och tillräckligt täta turer, och, i den mån lagens verkningar i denna trafik drabbat allmänheten, torde det hava varit i form av förhöjda biljettpriser och fraktkostnader. Härvid bör antecknas, att en del av Konungen meddelade dispenser gällt just passagerarfartyg (i skärgårds- och mälarfart) och, enligt rederiernas utsago, varit den enda utvägen för möjliggörande av driftens uppehållande.

De sakkunniga vilja slutligen i detta sammanhang erinra om sin gjorda anmärkning rörande rederiernas strävan att på allmänheten överflytta av lagen eventuellt framkallade ekonomiska följder samt såsom sin mening i fråga om lagens inverkan på trafiken framhålla, att för allmänhetens del olägenheterna torde hava varit av huvudsakligast ekonomisk natur, ett förhållande, vilket såsom medverkande till den allmänna depressionen emellertid ingalunda bör förbises eller förringas.

Bland andra allmänna frågor hava de sakkunniga även upptagit spörsmålet om *lagens verkningar för sjöfolkets del*.

*Lagens verkningar för  
sjöfolkets del.*

Sett ur sjömännens egen synpunkt torde den mest avsevärda fördelen av lagens införande ligga uti begränsningen av arbetstiden i hamn, varigenom denna i allmänhet inskränkts från 10 till 8 timmar och sålunda bragts i överensstämmelse med den i land gällande normalarbetsdagen, medan lagen i övrigt, bortsett från de rent ekonomiska omständigheterna, för det stora flertalet icke anses hava inneburit någon större förändring i de närmast före lagens ikraftträdande rådande arbetsförhållanden. I viss utsträckning torde lagens antagande tvärtom från sjömanshåll — åtminstone vad angår arbetet till sjöss — betraktas såsom ett lagfästande av redan avtalsmässigt ernådda förmåner, ett desto mer betydelsefullt lagfästande, som det torde vara sannolikt, att ifrågavarande förmåner icke hade kunnat försvaras under de vikande konjunkturerna. Ur rent ekonomisk synpunkt sett torde det emellertid vara otvivelaktigt, att lagens bestämmelser om beräklandet av övertidsersättningens storlek inneburit en avsevärd förmån för sjöfolket, och har även med hänsyn härtill, enligt vad från flera håll förkljudits, bland sjömännen rätt missnöje emot lagens begränsning av övertidsarbetet och därigenom av möjligheterna att i önskad utsträckning utnyttja sagda förmån.

Huruvida lagen bidragit till den även inom sjömansyrket rådande arbetslösheten är en annan sida av frågan i vad mån lagen medverkat till rederinäringens depression, vilken fråga, såsom ovan framhållits, undandraget sig ett säkert bedömande.

Vad angår utnyttjandet av de möjligheter för sjömannen att höja sin rent personliga ställning som med lagen, bland annat, torde hava åsyftats och vartill tillfälle otvivelaktigt genom densamma i någon mån beretts, må framhållas, att, ehuru vittnesmålen härom från befälshåll icke äro uppmuntrande, man dock med hänsyn till den korta tid, lagen varit i kraft, icke kan göra något som helst uttalande vare sig i ena eller andra riktningen.

Den på sina håll i utsikt ställda möjligheten av ökad arbetsintensitet i och med arbetstidens begränsning torde icke kunna anses hava blivit verklighet. Frånsett att en sådan ökning, som i sista hand torde vara en arbetarens viljesak, alltid måste förefalla synnerligen oviss, torde dess uteblivande under de omständigheter, som här föreligga, i hög grad vara föranlett av lagens bestämmelser om ersättningen för övertidsarbetet. Det förefaller endast alltför mänskligt, att en arbetare icke genom särskild ansträngning vill skjuta ifrån sig en extra inkomst, varom han kan vara säker, om arbetet icke medhinnes under ordinarie arbetstid.

### III. Undersökning av vissa utav lagens särskilda bestämmelser.

Efter undersökning av i det föregående behandlade allmänna frågor hava de sakkunniga till prövning upptagit i samband med *lagens särskilda bestämmelser* stående spörsmål, varför i det följande redogöres. På grund av de sakkunnigas sammansättning och med hänsyn till inom desamma representerade intressen hava beslut av de sakkunniga i allmänhet kunnat uppnås allenast i frågor, varom ordföranden ansett sig hava vunnit tillräcklig kunskap för avgivande av utslagsgivande votum, med anledning varav de till slutligt framförande upptagna spörsmålen måst avsevärt begränsas.

## Ad 1 §.

I fråga om lagens tillämpningsområde hava de sakkunniga i första hand uppmärksammat frågan om *befälhavares ställning*. Lagen torde härutinnan få anses bygga på den grundprincip, att befälhavare bör vara undantagen från lagens tillämpning, dock med den inskränkning, att befälhavare, som närmar sig arbetarens ställning, omfattas av lagen. Med allt beaktande av den synpunkt, som i sagda inskränkning kommer till uttryck, hava de sakkunniga emellertid funnit övervägande skäl tala för en motsatt lösning av frågan i detta avseende, d. v. s. samtliga befälhavares undantagande från lagens tillämpning. Härvid hava i första hand hänsyn till lagens reglering av övertidsarbete och ersättning härför spelat in, i det att det förefallit de sakkunniga principiellt oriktigt att tillerkänna en person en viss pekuniär förmån, vars tillgodonjutande helt och hållet är beroende på hans eget beprövande och noggrannhet. Det vill förefalla, som innebure ett sådant förhållande alltför stor frestelse för vederbörande och alltför stor risk för rederiet.

Vid bedömandet av detta spörsmål hava de sakkunniga särskilt haft för ögonen pråmfartyg med befälhavare som ensam besättningsman eller med befälhavare och en man. Det torde härvid böra erinras om, att Kungl. Maj:t beträffande dessa fartyg — med hänsyn såväl till ifrågavarande befälhavares ofta ringa bildningsgrad med därav följande oförmåga att korrekt föra övertidsjournalen som även till de hinder härför, som ansetts ligga uti bristfälligheten hos eller i vissa fall saknaden utav bostäder ombord å dessa fartyg — i ett flertal fall funnit gott meddela undantag från 18 paragrafens bestämmelse om förande av sagda journal, varav tydligen framgår, att rederiernas kontrollmöjlighet — vare sig övertidsjournal föres eller ej — i dessa fall är synnerligen obetydlig. Dessa befälhavare torde vidare hava en väsentlig självständighet i fråga om disposition av sin tid, och torde för övrigt begränsningen av arbetstiden för olika grupper av arbetare såväl å fartyg som i land, av vilka arbetet å pråmarna är beroende, innebära en viss garanti emot ett oskäligt utnyttjande av pråmskepparnas arbetstid.

Med hänsyn till vad sålunda anförts samt under åberopande av ovan gjorda allmänna principuttalande vilja de sakkunniga för sin del tillstyrka, att alla befälhavare undantagas från lagens tillämpning såsom fallet även var i skeppstjänstkommitterades förslag till lagen.

Liknande undantag hava de sakkunniga funnit böra göras för tvänne andra särskilda kategorier, nämligen *ende styrman* och *ende maskinist*. De flesta av landets skärgårdsrederier hava beträffande dessa kategorier sökt och erhållit dispens, innebärande medgivande av sagda undantag under vissa villkor i form av särskild ersättning samt fritid.

Såsom stöd för genom sådant medgivande bifallen ansökning hava av visst rederi anförts följande synpunkter. Ende styrman och ende maskinist intoge befälsställning och vore fullt ut att jämställa med inom industrien och liknande verksamhetsområden anställda verkmästare och andra dylika befattningshavare, vilkas arbete icke omfattades av lagen om arbetstidens begränsning inom sagda områden. Ende styrmans och ende maskinists arbete vore icke av beskaffenhet att lämpligen kunna uppdelas å två personer, utan skulle lagens tillämpning framtvunga anställande av ytterligare en man i vardera gruppen endast för möjlig-



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

De på dessa och andra skäl gjorda undantagsyrkandena synas de sakkunniga fullt befogade, och vilja de sakkunniga uttala sig för att vad i detta stycke under lagens hittillsvarande giltighetstid gällt i form av undantagsbestämmelser lagfästes samt i så måtto utsträcket, att från lagens tillämpning allmänt undantagas ende styrman och ende maskinist.

Bland de olika slag av fartyg, varå lagen äger tillämpning, hava de sakkunniga särskilt velat fästa uppmärksamheten å *pråmar, vilkas dräktighet understiger 100 ton*. Det har ifrågasatts, huruvida icke dessa fartyg lämpligen borde undantagas från lagens tillämpning. Därest av de sakkunniga ovan framfört förslag beträffande samtliga befälhavares undantagande skulle vinna gillande, bliver denna fråga utan betydelse, då bemanningen å pråmar med under 100 tons dräktighet vanligen endast utgöres av en man, nämligen befälhavaren (pråmskepparen). Om så däremot ej skulle bliva fallet, utan pråmar av ifrågavarande slag alltjämt inrymmas under lagen, synas beträffande dessa fartyg hittills beviljade dispenser, vilka i olika sammanhang ovan berörts, böra givas en mera stadigvarande karaktär och generell omfattning. De sakkunniga återkomma härtill nedan i samband med behandlingen av 8 §.

#### Ad 2 §.

Det har för de sakkunniga framhållits, att fall förekommit, då sjömän begärt övertidsersättning för arbete med rengöring av egna bostäder, matkärl och dylikt. De sakkunniga finna sig med anledning härav böra uttala, att det synes de sakkunniga uppenbart, att sjöman är skyldig att utföra lättare rengöringsarbete av ifrågavarande slag utan hänsyn till de begränsningar, lagen föreskriver beträffande skeppstjänsten, ävensom att han icke kan vara berättigad till ersättning för det fall sådant arbete förrättas utom ordinarie arbetstid.

Bland definitioner i denna paragraf synes till undvikande av missförstånd även böra intagas en uttrycklig förklaring, att i lagen med dygn förstås borgerligt dygn, vilket de sakkunniga förutsätta vara fallet. Anledning till sådant förtydligande synes föreligga, enär tvistighet i frågan lär hava förekommit.

#### Ad 4 §.

I andra och tredje styckena av denna paragraf stadgas beträffande, bland andra, styrmän och maskinister, att arbetstiden för vederbörande kategori, i fall antalet inom densamma uppgår till minst tre, icke må under två på varandra följande dygn överstiga 18 resp. 16 timmar.

Från ett flertal håll har framhållits, att detta stadgande erbjuder en viss svårighet vid tolkningen ävensom i vissa fall leder till ej avsedda konsekvenser. I förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg stadgas, att antalet styrmän resp. maskinister å ångfartyg i sådan fart, som därstädes benämnes oceanfart, skall vara tre. Då nu hänt, att detta antal blivit förminskat enligt dispens eller på grund av sjukdom, olycksfall eller liknande orsak, har fråga

uppstätt, huruvida det *författningsenliga* eller det *faktiska* antalet låge till grund för lagens ifrågavarande bestämmelser, och huruvida sålunda vederbörande vore berättigad till övertidsersättning eller ej för arbete, som utförts utöver vad han enligt trevaktssystem haft att uträtta.

Från redarehåll har vidare framhållits, att tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser med hänsyn tagen allenast till det faktiska antalet i vissa fall kan föra till olämpliga konsekvenser, varå följande exempel må anföras.

Å ett fartyg, där ett antal av två styrmän är tillräckligt, kan rederiet hava funnit lämpligt att för särskilt ändamål anställa ytterligare en styrman. Före lagens giltighetstid influerade detta icke på de båda förutvarande styrmännens arbete, utan gingo dessa såsom förut i två vakter. I och med lagens ikraftträdande är emellertid detta omöjligt; den ny tillkomne styrmannen har ökat antalet till tre, och samtliga styrmännen måste följaktligen enligt lagen arbeta i tre vakter, varigenom den sist anställde styrmannens arbete icke längre kan tillgodogöras för sådant särskilt ändamål, varför han blivit anställd. Likaså kan ett rederi numera icke tillgodogöra sig en tredje maskinists arbete utom vakterna.

En sådan verkan av ifrågavarande bestämmelse torde icke hava varit åsyftad, så mycket mindre som den — förutom det den medför olägenheter för rederierna — jämväl torde kunna vara till men för personalens intressen.

På dessa och liknande grunder har det yrkats, att ifrågavarande stadgande måtte ändras därhän, att det författningsenliga och ej det faktiska antalet tjänstgörande inom vederbörande grupp angives vara avgörande för frågan, huruvida två- eller trevaktssystem skall tillämpas.

De sakkunniga ansluta sig i sak helt till detta förslag, som även framförts i den av byråinspektören Rundblom utarbetade promemoria, vilken av kommerskollegium överlämnats till riksdagens andra lagutskott med anbefallt yttrande av den 8 mars 1921 över väckta motioner om upphävande av lagen eller inställande tillsvidare av dess tillämpning.

Den föreslagna formuleringen synes emellertid ej fullt leda till vad därmed åsyftas eller i vart fall icke korrekt angiva meningen. Särskilda bestämmelser rörande bemanningens storlek (bemanningsskala) föreligga icke i författningsform. Förutom ovan nämnda föreskrifter i befälsförordningen angående antalet av styrmän och maskinister å oceangående ångfartyg finnas endast stadganden av mera allmän natur dels i förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, avseende maskinbesättningens totala minimistorlek å fartyg i utomeuropeisk fart med viss inskränkning, dels ock i sjölagens 5 a § av innehåll, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt, varjämte lämnas viss föreskrift rörande besättningens totala minimistorlek å fartyg, vars resor under vanliga förhållanden kräva mer än 12 timmars oavbruten gång. Om nu ett fartyg skulle anses betryggande bemannat i vad avser en viss manskapskategori med två man i densamma, torde emellertid detta antal såsom sådant icke kunna benämnas författningsenligt, då författningarna icke yttra sig om antalet, utan detta tvärtom måste bedömas in casu med hänsyn till föreliggande omständigheter. Begreppet författningsenligt torde snarare vara att hänföra till förhållandet, att antalet är betryggande, icke till antalet självt. Under sådana omständigheter synes 4 § i nu ifrågavarande stycken böra erhålla sådan form, att det antal, som författningsenligt bestämts, eller eljest det minsta antal,

som må anses tillräckligt, angives vara avgörande i frågan rörande två- eller trevaktssystem.

Med hänsyn till hos kommerskollegium tidigare gjorda förfrågningar ävensom till under utredningen framkomna uttalanden torde några synpunkter i fråga om konsekvenserna av en sådan ändring böra beröras.

Vad angår de fall, där ett antal uttryckligen finnes författningsmässigt stipulerat, torde, därest detsamma i enlighet med vederbörlig dispens inskränkts, sålunda reducerat antal ändock vara att betrakta såsom författningsenligt; skulle återigen det regelrätta antalet hava blivit förminskat genom sjukdom, olycksfall eller dylikt, synas bestämmelserna i 13 § vara att åberopa. Dessa synpunkter torde även äga giltighet beträffande de fall, där lag eller författning endast föreskriver tillräcklighet i fråga om antalet.

Beträffande eldares arbetstid hava de sakkunniga funnit uppmärksamheten böra riktas på en särskild kategori, nämligen *eldare å oljeeldade fartyg*. Av fjärde stycket i förevarande paragraf framgår, att det av lagstiftaren befunnits nödigt att rörande eldares arbetstid träffa särskilda bestämmelser, varigenom dessa arbetares tjänstgöring å alla större fartyg och i vidsträcktare fart ovillkorligt begränsas till 16 timmar under två dygn och sålunda trevaktssystem i stor utsträckning bliver en direkt följd av bestämmelserna om arbetstiden, medan beträffande styrmän, maskinister och smörjare m. fl. tidsbegränsningen tvärtom gjorts beroende av om antalet inom vederbörande grupp är tillräckligt stort för att tillåta trevaktssystem. Detta förhållande synes giva vid handen, att eldarnes arbete befunnits vara av jämförelsevis mer ansträngande natur och sålunda rättfärdiga en strängare begränsning av deras arbetstid. Så torde ock utan tvivel i allmänhet vara förhållandet. Emellertid synes ovan nämnda grupp, eldare å oljeeldade fartyg, härutinnan utgöra ett undantag. Denna fråga läser vid utarbetandet av förslaget till lagen hava ansetts icke böra upptagas till avgörande, då vid tiden därför tillräcklig erfarenhet rörande oljeeldning i fartyg icke ansågs vara vunnit. Visserligen torde oljeeldning i fartyg under den närmaste framtiden icke förekomma i större utsträckning än att dispens utan alltför stora olägenheter skulle kunna beviljas i varje särskilt fall, där så befunnes lämpligt. De sakkunniga anse emellertid uppenbart, att ifrågavarande arbete icke är av mera ansträngande slag, varför arbetets beskaffenhet icke synes motivera en fördelaktigare ställning för dessa eldare än för exempelvis smörjarne.

Sveriges redareförening har i sitt ovan resumerade uttalande berört ytterligare ett par frågor i samband med bestämmelserna uti ifrågavarande paragraf. De sakkunniga, som finna dem beaktansvärda, anse dem emellertid icke kunna lämpligen lösas annorlunda än i sammanhang med behandling av frågan om införande av en lagbestämd bemanningsskala, vilken fråga även i annat sammanhang under utredningen berörts, med framhållande av att en närmare undersökning därutav emellertid icke torde falla inom de sakkunnigas uppdrag.

#### Ad 8 §.

Bestämmelserna i denna paragraf reglera arbetstidens begränsning å vissa fartyg dels under två på varandra följande dygn, dels ock under längre tidsperiod, här fastställd till en vecka. Från dessa stadganden hava dispenser i stor utsträckning meddelats av Kungl. Maj:t i vad avser den längre tidsperioden, så

att denna utsträckts att omfatta fyra på varandra följande veckor, under vilken period ordinarie arbetstid medgives för vissa besättningskategorier få uppgå till 252 timmar.

Sådan dispens har åtnjutits av omfattande och viktiga fartygsgrupper, varav den största utgöres av *passagerarfartyg i skärgårds- och insjötrafik*. För dessa har ovannämnda medgivande meddelats huvudsakligen beträffande sjömän tillhörande däcksmanskapet samt under villkor, att vederbörande fartyg icke nyttjats till passagerares befordran i vidsträcktare fart än den, som angives i det för fartyget gällande passagerarfartygscertifikat.

En annan grupp utgöres av *fartyg, som användas i trafik å Dalströms kanal*. Dispenserna hava här omfattat jämväl styrmän och maskinpersonal samt gällt såväl passagerarfartyg som lastfartyg och pramar.

Beträffande å *Strömsholms kanal* (å linjen Stockholm—Smedjebacken) *nyttjade pramar* har samma dispens lämnats beträffande prämstyrare under villkor, att varje särskild resa under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång samt att mellan varje sådan resa göres uppehåll, överstigande två timmar.

Dessa dispenser, som meddelats efter ingående undersökningar, torde hava visat sig absolut nödvändiga för trafikens upprätthållande inom respektive områden, medan det i andra fall befunnits möjligt att ordna arbetet inom lagens gränser, varför begärda undantag icke medgivits. Ovannämnda dispenser synas sålunda angiva den utsträckning, i vilken undantag oundgängligen erfordrats för sjöfartens behöriga upprätthållande inom det område, som omspännes av ifrågavarande stadgande. Den form desamma erhållit synes de sakkunniga på ett tillfredsställande sätt förena hänsyn till fasthållande av lagens huvudsyfte, en skälig begränsning av arbetstiden, och näringens behov av största möjliga smidighet vid lagens tillämpning.

En sådan smidighet synes i särskilt hög grad vara av behovet påkallad för den mindre sjöfart, som omfattas av ifrågavarande stadgande, då förhållandena här äro mera växlande än inom farten på längre sträckor. Ju vidare den ram är, inom vilken redaren eller befälet kan disponera den begränsade arbetstiden, desto lättare låta sig den hävdvunna, synnerligen skiftande arbetsrutinen ombord å hithörande fartyg och allmänhetens krav på snabbhet och precision vid transporten förena med lagstiftarens syften att skydda sjöfolket mot oskäligt utnyttjande av dess krafter.

De sakkunniga, som förutsätta, att de hittills meddelade dispensererna icke böra röna någon inskränkning, hålla därjämte före, att det, utan att skada sjöfolkets intressen, skulle vara till stort gagn för nu ifrågavarande sjöfart, om den till grund för undantagen liggande principen utsträcktes att omfatta paragrafens hela giltighetsområde och sålunda förlänades generell räckvidd, vilket synes lämpligen kunna åstadkommas på så sätt, att paragrafens sista stycke ändrades till att angiva en tidsbegränsning av 252 timmar under fyra på varandra följande veckor.

En sådan åtgärd finna de sakkunniga vara påkallad icke minst med hänsyn till nödvändigheten av att rederinäringen understödes i sina strävanden att återupptaga och uppehålla driften i den utsträckning, som tidigare varit fallet, för vilket ändamål nu föreslagna lättnader givetvis skulle vara till gagn. Frågan om en liknande anordning beträffande övertidsarbetet upptages nedan till behandling vid 15 §.

## Ad 9 §.

Beträffande det i denna paragraf och senare flerstädes förekommande begreppet »i hamn» hava från olika håll framställts krav på fastställande av vad med detsamma skall förstås.

Med full insikt om svårigheten av att genom en definition fixera begreppet finna de sakkunniga ett förtydligande av detsamma av behovet påkallat, därvid av Sveriges redareförening härutinnan framställt förslag torde böra upptagas till prövning.

I samband med denna fråga hava under utredningen påtalats vissa missförhållanden, som angivits vara möjliggjorda genom det svävande i begreppet »i hamn». Sålunda skulle det hava förekommit, att, då fartyg legat på öppen redd, befälhavare låtit besättningen endels gå i sjövakter och endels arbeta efter arbetstid i hamn ävensom anbefallt sjövakter under helgdagsdygn, medan under vardagar hamnarbetstiden fått tillämpas. Lika uppenbart som att dylika förhållanden icke böra få förekomma, synes vara, att en befälhavare till försvar för dylika åtgärder icke kan hänvisa till lagens tystnad angående vad med »i hamn» bör förstås. Bortsett ifrån, huruvida fartyget verkligen är att betrakta såsom i hamn eller ej, måste denna fråga givetvis avgöras enhetligt för det särskilda tillfället eller för liknande tillfällen; och ligger det alldeles icke i befälhavarens skön att efter gottfinnande bestämma, huruvida det ena eller det andra skall anses vara för handen. Ehuru dylika missförhållanden sålunda icke kunna sägas vara en följd av lagens otydlighet härutinnan, torde ett fixerande av begreppet dock i sin mån bidra till att förhindra förekomsten därav.

## Ad 10 §.

Denna paragraf innehåller uti sitt sista stycke ett stadgande, som mer än de flesta andra uppkallat till opposition och anmärkning. Också synes det till sina konsekvenser ej varit fullt beräknat. Frågan gäller *vakttjänst i hamn*.

Ehuru det icke uttryckligen blivit utsagt, kanske icke ens varit avsett, synes enligt lagen vakttjänst vara att betrakta såsom en särskild art av skeppstjänst, rent av såsom ett därur utbrutet område. Den skillnad, som i lagen göres mellan vakttjänst och annan skeppstjänst i hamn, består i främsta rummet däri, att vakttjänst får förrättas på natten, medan annan skeppstjänst i regel skall förläggas mellan vissa tider på dagen, samt att nattvakttjänst får kompenseras genom fritid eller subsidiärt genom ersättning såsom för övertidsarbete, under det att för annan, utom ordinarie arbetstid förrättad skeppstjänst övertidsersättning i normala fall alltid skall utgå. Själva ordalydelsen i uttrycket »eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete» synes giva vid handen, att det föresvävat lagstiftaren, att här vore fråga om annan tjänstgöring än i övrigt avsåges med skeppstjänst.

Denna tanke synes ock de sakkunniga vara fullt berättigad. Arten av detta arbete är givetvis sådan, att det icke rimligtvis kan jämföras med annat arbete ombord. Konsekvenserna härav torde emellertid icke hava blivit dragna i den utsträckning, som lämpligen bort ske. I främsta rummet synes möjligheten av vakttjänsts förekomst på dagen icke hava beaktats. I det förslag av kommerskollegium och socialstyrelsen, som givit anledning till stadgandets intagande i

lagen — i det ursprungliga förslaget förekom intet sådant stadgande — talas endast om nattvakt. Såsom från många håll påpekats, måste emellertid vakttjänst ofta anordnas jämväl på dagen, framför allt på helgdagar, då intet arbete pågår. Då lagstiftaren icke för annan tjänstgöring än nattvakttjänst velat gå in för principen att kompensera arbete med fritid, har detta givetvis haft sin grund i en strävan att genom övertidsersättningen resa ett hinder mot för hårt utnyttjande av sjömännens krafter. Då sagda princip emellertid befunnits böra tillämpas i fråga om nattvakttjänst, synes konsekvensen fordra, att så jämväl får ske beträffande vakttjänst på dagen. Särskilt brännande blir denna fråga, då det gäller vakttjänst å helgdag, då förutom visst angivet lättare arbete ingen ordinarie tjänstgöring förekommer. Med den avfattning lagen i hithörande stycken för närvarande har, blir förhållandet det, att all vakttjänst, som utom ordinarie arbetstid förrättas mellan klockan 6 f. m. och 6 e. m. är att betrakta såsom övertidsarbete, varför ersättning skall utgå. Härav följer, att enligt 16 § för all vakttjänst å helgdag mellan sagda klockslag dubbel övertidsersättning skall utgå. Detta synes de sakkunniga, framför allt med hänsyn till sådan tjänstgörings lindriga beskaffenhet, uppenbart orimligt och förefaller för övrigt att stå i strid med den uppfattning, som kommit till uttryck i stadgandet angående nattvakttjänst. Väl torde 13 § härvidlag kunna komma till användning, men då detta skulle vara avsevärt ofördelaktigare för manskapet, synes en sådan lösning ej hava varit avsedd.

På grund av vad sålunda anförts och med hänsyn till uti de inkomna yttrandena i övrigt gjorda uttalanden i detta stycke finna de sakkunniga sig böra föreslå, att 10 § sista stycket erhåller sådan lydelse, att arbetstiden för nödig vakttjänst må kunna förläggas till vilken tid av dygnet som helst, dock att i sådant fall, där vakttjänsten förrättas å annan tid än ordinarie arbetstid, motsvarande fritid skall vara beredd eller beredas under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete.

Vidkommande omfattningen av begreppet vakttjänst har det under utredningen uttalats det önskemål, att det uttryckligen måtte angivas, att *vakttjänst i maskinavdelningen* må kunna förekomma i den utsträckning, som före lagens ikraftträdande varit praxis, och sålunda omfatta, bland annat, skötsel och tillsyn av santitets-, värme-, frys- eller belysningsanordningar. De sakkunniga, som finna antagligt, att med lagen icke avsetts att göra ändring i härutinnan hävdvunna förhållanden, tillstyrka vidtagande av åtgärder för tillmötesgående av berörda önskemål.

#### Ad 11 §.

Enär med i denna paragraf angiven tidsbestämning »en gång i månaden» torde avses en tidrymd av fyra veckor och icke kalendermånad, men då tvekan härutinnan i vissa fall lär hava förekommit, förorda de sakkunniga, att ifrågasvarande uttryck förtydligas i avsedd riktning till förekommande av eventuella tvistigheter.

#### Ad 12 §.

Beträffande denna paragraf hava från redare- och sjömanshåll motsatta yrkanden framförts. Från ena sidan har det framhållits, att den i stadgandet medgivna större friheten för befälet i fråga om anordnandet av skeppstjänsten vid ankomst till och avgång från hamn icke vore tillräcklig för sådana fartyg, som

varje dygn anlöpa hamn, enär besättningen här måste kunna i sin helhet disponeras i större utsträckning än paragrafen medgäve. Vid nuvarande förhållande kunde detta ske blott genom tillgripande av övertidsarbete med åtföljande stora kostnader.

Från andra sidan åter hava vissa omständigheter påtalats såsom innebärande ej förutsedda missförhållanden vid tillämpningen av paragrafen. Det har sålunda framhållits, att å fartyg, som användas i kustfart och som varje dygn anlöpa hamn, stadgandet till följd av sin avfattning bragts i ständig tillämpning. Då å fartyg, varom nu är fråga, skeppstjänsten vanligen är indelad i s. k. stationsvakter och detta ansetts vara en indelning »på allmänt brukligt sätt», hade följaktligen enligt 1 mom. en avsevärt längre arbetstid än eljest skulle hava varit möjligt kunnat utkrävas av olika kategorier. De sakkunniga, som äro av den uppfattningen, att en permanent tillämpning av paragrafen icke varit åsyftad, om än möjligheten därav förutsetts, hava i frågan hört representanter för befälet å fartyg i sagda fart. Av vad därvid samt under utredningen i övrigt framkommit finna de sakkunniga sig böra draga den slutsatsen, att å ena sidan kustfarten, där stadgandet för närvarande bringas i ständig tillämpning, skulle vara betjänt även med en något kortare daglig arbetstid än denna paragraf sålunda tillämpad medgiver, men att å andra sidan å fartyg såväl i kustfart som annan fart i samband med ankomst eller avgång situationer kunna uppstå, vilka med nödvändighet fordra hela den frihet vid arbetets ordnande, som med bestämmelsen i sitt nuvarande skick åsyftas.

Med hänsyn därtill att arbetet å nämnda fartyg i kustfart merendels torde omväxla med ganska betydande ledighet och då konsekvenserna beträffande andra fartyg av en inskränkning uti den frihet, stadgandet nu innebär, icke synas de sakkunniga låta sig fullt överblicka, anse de sakkunniga sig icke böra för närvarande föreslå någon ändring i sak. Emellertid vilja de sakkunniga framhålla, att ytterligare utredning torde böra verkställas rörande möjligheten och lämpligheten av att reglera arbetsförhållandena inom kustfarten genom särskilda bestämmelser, vilka, samtidigt som de lämna denna särskilda art av sjöfart tillräcklig rörelsefrihet, förhindra sådana missförhållanden, som vid en permanent tillämpning av förevarande paragraf i vissa fall torde kunna förekomma.

Vad beträffar paragrafens avfattning synes densamma hava givit anledning till tvekan och missförstånd vid tillämpningen och därför böra i någon mån omredigeras. Det som härvid torde vara ägnat att förvilla är, att läsaren lätteligen får det intrycket, att det är fråga om en ny tidsberäkning, nya regler för arbetets ordnande, under det att — liksom paragrafens 2 mom. beträffande fartyg, varå skeppstjänsten icke är indelad i vakter, tydligen utsäger, att det endast gäller en utsträckning av tillämpningen av reglerna för arbetstiden till sjöss — ävenledes 1 mom. beträffande fartyg med vaktindelning i sak icke innehåller annat än att arbetet vid ankomst och avgång till hamn under angiven tid får förekomma i samma utsträckning som då fartyget är till sjöss med den ytterligare utvidgning, dels att arbetstiden för dagman jämföras med tiden för den personal, vars arbete till sjöss är indelat i vakter, vadan dagman kan åläggas 24 timmars arbete under två på varandra följande dygn, dels ock att den i 4 § stadgade begränsning av arbete å helgdag till sjöss icke gäller under ankomst- och avgångsdygn, varjämte något tvång att anordna skeppstjänsten i vakter icke föreligger.

Det synes de sakkunniga kunna ifrågasättas, huruvida icke stadgandet borde erhålla en sådan avfattning, att dess egentliga innehåll genast faller i ögonen.

#### Ad 13 §.

Då det lärers hava förekommit, att arbete vid slussning räknats såsom sådan säkerhetstjänst, varom denna paragraf talar, synes ett uttalande böra göras därom, att så givetvis icke är fallet. Slussning ingår i kanalfart som en bestämd och väsentlig faktor, och arbete därvid är att betrakta som vanlig skeppstjänst å den ifrågakommande traden. Att vid slussning säkerhetstjänst å andra sidan kan påkallas av särskilda omständigheter är ett förhållande, som naturligen icke röner något inflytande av vad nyss uttalats.

#### Ad 15 §.

Då de sakkunniga vid början av innevarande år sago sig ur stand att inom sådan tid slutföra sitt uppdrag, att resultatet av utredningen med därav eventuellt föranledda förslag kunde bringas inför årets riksdag, framlade de sakkunniga, som funno sjöfartsnäringens läge påfordra ett snart vidtagande av åtgärder för bringande av lättnad i detsamma, i skrivelse till kommerskollegium visst förslag i fråga om begränsningen av övertidsarbetet.

De sakkunniga anförde därvid, att under en tid som den nuvarande av djup ekonomisk depression, under vilken därtill den utländska konkurrensen av särskilda anledningar gör sig synnerligen kännbar, förhållandena syntes påfordra större frihet än eljest för arbetsledaren att vid särskilt behov utsträcka arbetstiden utöver den ordinära. Att med hänsyn härtill helt frigiva övertidsarbetet och lämna detsamma att regleras genom fri överenskommelse parterna emellan, syntes emellertid icke vara att förorda, då det skulle innebära ett alltför stort avsteg från lagens huvudgrunder. De sakkunniga hade däremot sökt finna en utväg för möjliggörande av större frihet och smidighet vid utnyttjande av de av lagen medgivna timmarna övertidsarbete för dag; och hade de sakkunniga härvid trott sig finna en dylik utväg i en sådan ändring av 15 § 4 mom., att den däri föreskrivna begränsningen för längre tidsperiod måtte beräknas för fyra veckor i stället för en och övertidsarbetet sålunda begränsas till sjuttiofyra timmar under fyra veckor. Vissa av Kungl. Maj:t meddelade dispenser hade just inneburit en dylik utsträckning av period, för vilken ordinarie arbete och övertidsarbete finge beräknas; och syntes sagda dispenser hava medfört avsevärda lättnader. Med särskild hänsyn till att det ekonomiska nödläget påfordrade ett utnyttjande av all arbetskraft, så långt detta rimligtvis kunde medgivas, hade de sakkunniga vidare funnit det särskilda förbud mot visst övertidsarbete å helgdag eller oftare än varannan dag, som innehålles i 15 § 2 mom. fjärde stycket, tillsvidare böra suspenderas.

Vidkommande formen för medgivande av sålunda ifrågasatta undantag från lagens bestämmelser framhöllo de sakkunniga vidare såsom sin mening, att, för undvikande av den fullständiga utredningen föregripande definitiva beslut, dylikt medgivande lämpligast borde ske i form av jämlikt lagens 1 § 3 mom. av Kungl. Maj:t meddelat undantag för viss tid.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 februari 1922 förklarade sig kollegium emellertid finna, att, även om ovanberörda stadgande i 1 § 3 mom. av förevarande



lag kunde anses vara tillämpligt å ett undantag av den generella art, som de sakkunniga förutsatt, något, varom collegium dock icke funne sig övertygat, de föreslagna undantagen vore av den principiella innebörd och stode i så uppenbar strid mot hela lagens mening, att de icke syntes kunna genomföras annat än genom en direkt lagändring. Som de sakkunniga emellertid förklarat sig anse en sådan detaljändring i lagen icke böra förekomma annorledes än i samband med granskning av utredningens resultat i dess helhet, fann collegium sig icke kunna tillstyrka de sakkunnigas förslag.

De skäl och omständigheter, som, enligt vad ovan angivits, legat till grund för sagda förslag, finna de sakkunniga alltjämt föreligga. I anslutning till sitt ovan framlagda förslag rörande utsträckning av ordinarie arbetstiden till sjöss å fartyg, som i 8 § avses, samt under åberopande i tillämpliga delar av därvid anförda motiv, föreslå de sakkunniga därför *dels* sådan ändring av 15 § 4 mom., att den däri föreskrivna begränsningen för längre tidsperiod må beräknas för fyra veckor i stället för en och övertidsarbetet sålunda begränsas till sjuttio två timmar under fyra veckor, *dels* ock att det särskilda förbud mot visst övertidsarbete å helgdag eller oftare än varannan dag, som innehålles i 15 § 2 mom. fjärde stycket, upphäves. I fråga om sistnämnda stadgande få de sakkunniga därjämte hänvisa till under nästföljande paragraf anförda synpunkter rörande lastning och lossning.

#### Ad 16 §.

Andra stycket av denna paragraf torde i viss mån få anses utgöra ett komplement till nyssnämnda stadgande i 15 § 2 mom. fjärde stycket, nämligen såsom utgörande en viss garanti för att däri medgiven utsträckning av övertidsarbetet vid fartygs avgång icke må missbrukas.

I den mån detta sammanhang får anses föreligga, torde borttagandet av ifrågavarande stycke av 16 § vara motiverat i och med upphävandet av berörda stadgande i 15 §.

Emellertid finna de sakkunniga bestämmelsen jämväl som självständigt stadgande betraktad böra bortfalla, vilken mening de sakkunniga grunda på följande skäl.

Arbete med lastning och lossning torde numera i regel icke vara av sådant slag, att särskilda stadganden rörande dylikt arbete äro motiverade. För att så skulle vara fallet, synes lastning och lossning böra bestå i verkligt tungt arbete, såsom bärande eller forslande av gods. Sådant arbete torde numera i regel utföras av stuveriarbetare, och består besättningsens arbete därvid huvudsakligen i skötande av vinschar och dylikt, vilket icke torde kunna betraktas såsom så ansträngande, att den högre övertidsersättningen under alla omständigheter kan anses skäligen.

Vidare har detta stadgande liksom berörda bestämmelse i föregående paragraf framkallat åtskilliga tvistigheter rörande vad med lastning och lossning skall förstås. Exempelvis har det gjorts gällande, att arbete i maskineriet för vinscharnas drivande vore arbete med lastning och lossning i lagens mening, till vilken tolkning collegium även anslutit sig. Det synes emellertid de sakkunniga oegentligt, att en maskinist skall få tillgodoräkna sig dubbel ersättning enbart på den grund, att maskinens kraft användes för vinscharna, medan rättighet till dylik högre ersättning icke föreligger, om kraften användes för ankarspelets drivande, allt

medan maskinisten kanske själv är okunnig om, för vad slags arbete han för ögonblicket tages i anspråk.

Skulle nyss framförda förslag om borttagande av berörda stadganden i 15 och 16 §§ rörande lastning och lossning icke kunna genomföras, torde ett fixerande av begreppen lastning och lossning vara ofrånkomligt, och synes härvid endast arbete, varvid sjömannen tager direkt befattning med godset såsom genom flytande, bärande eller forslande, böra räknas till arbete med lastning eller lossning i lagens mening.

Vidkommande normen för beräknande av övertidersättningens storlek finna de sakkunniga böra uppmärksammas vad Stockholms ångslupsaktiebolag anført därom, att sådan trafik som bolagets, där intet kosthåll ombord förekommer och den kontanta lönen följaktligen utgår med högre belopp än där så är förhållandet, drabbas hårdare av lagens föreskrifter rörande övertidersättningen än som kan anses vara avsett. Det synes de sakkunniga böra ifrågasättas, huruvida icke åtgärd borde vidtagas för bringande av rättelse härutinnan.

Slutligen anse de sakkunniga, utan att dock vilja göra något bestämt uttalande i saken, sig böra framhålla, att det från flera håll framförda förslaget om borttagande av ersättning i penningar såsom vederlag för utfört övertidsarbete samt införande i stället av ersättning i form av fritid med penningersättning endast efter fri överenskommelse eller subsidiärt, där fritid ej kan beredas, bör upptagas till omsorgsfull prövning.

Ehuru de sakkunniga till fullo inse nödvändigheten av ett säkert verkande korrektiv emot oskäligt utnyttjande av övertidsarbetet, finna de sakkunniga dock reglerna om övertidersättningen i sig innesluta den innersta orsaken till lagens mest iögonenfällande nackdelar, och skulle det säkerligen vara lyckligt, om man, utan att äventyra lagens effektivitet, kunde åtminstone i någon mån inskränka ifrågavarande olämpliga verkningar. Bland de sakkunniga har antytts möjligheten av att föreskriva dubbel fritid, om övertidsarbetet överskrede viss gräns, vilket, förbundet med bestämmelse om penningersättning, subsidiärt utgående, i den mån fritid icke kunde beredas, synes innebära en icke oväsentlig garanti. Därvid förutsättes, att möjlighet till frivillig överenskommelse i viss utsträckning alltid lämnades öppen.

#### Ad 18 §.

Från stadgandet i denna paragraf har Kungl. Maj:t i viss utsträckning beviljat dispenser, varibland en, som meddelats på ansökning av Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag och avser bolaget tillhöriga prämar med en bruttodräktighet understigande 100 ton samt med befälhavaren som ensam besättningsman, synes vila på sådana grunder, att dess generaliserande och lagfästande torde böra övervägas, varvid emellertid anmärkes, att frågan härom blir av betydelse endast för så vitt de sakkunnigas förslag beträffande alla befälhavares undantagande från lagen icke vinner beaktande.

#### Ad 21 §.

Föreskriften härstädes angående straff för befälhavare, som bryter mot bestämmelsen i 11 §, kan enligt de sakkunnigas mening eventuellt bliva väl obillig i sin tillämpning. Föreskriften innebär en kriminalisering av underlåtenhet att

lämna besättningen viss frihet att gå i land och torde, då sistnämnda stadgande synes vara en ren ordningsföreskrift, äga tillämpning även vid culpös förseelse. De sakkunniga finna emellertid detta med hänsyn till förseelsens ringhet alltför strängt, då sålunda en befälhavare skulle kunna bli bötfällig för ren glömska, möjligen på angivelse av en underordnad, som med beräkning underlåtit att begära ledighet av detta slag. Med hänsyn härtill vilja de sakkunniga föreslå, att paragrafen erhåller sådan lydelse att straff utgår endast om sjöman, efter hos vederbörande gjord framställning, förvägras honom enligt 11 § tillkommande rätt.

Förutom nu behandlade bestämmelser i själva lagen finna de sakkunniga sig böra beröra det i förordningen den 24 oktober 1919 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av lagen intagna stadgandet (3 § e) angående åliggande för kommerskollegium att, i den mån det kan ske utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt, tillhandagå fartygs redare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter angående arbetstiden å svenska fartyg.

Utan att anse sig kunna närmare ingå på den förvaltningsrättsliga sidan av denna sak finna de sakkunniga sig böra framhålla, att stadgandet i fråga delvis torde hava fått en annan betydelse, än därmed åsyftats. Särskilt torde kollegii uttalanden, änskönt de uttryckligen angivas ej innebära någon lagtolkning i egentlig mening, allmänt uppfattas såsom bindande, vilket torde kunna vara synnerligen olämpligt framför allt med hänsyn därtill, att av kollegium i särskilt fall och rent kasuistiskt meddelade anvisningar generaliseras och åberopas i fall, där de alldeles icke äro tillämpliga.

För övrigt synas i många fall rena rättstvister dragas inför kollegium under begäran om uttalande, vilket sedermera lägges till grund för vidare åtgärder i saken, ett förfarande, som näppeligen torde vara önskvärt och helt säkert icke åsyftat.

Under hänvisning till nautiska föreningens ovan resumerade uttalande i denna fråga, vilket synes värt beaktande, vilja de sakkunniga såsom sin mening framhålla, att saken torde böra upptagas till prövning.

#### IV. Allmänt uttalande av de sakkunniga.

Såsom allmänt omdöme rörande utredningens resultat få de sakkunniga slutligen anföra följande.

Såsom av ovan i olika sammanhang uttalade reservationer framgår, är det synnerligen ovisst, i vilken grad de vunna resultaten kunna tillmätas utslagsgivande betydelse. En stor del av primärmaterialet har med nödvändighet måst utgöras av rena omdömen av i saken intresserade, och i den mån infordrade uppgifter åter utgjorts av blotta fakta, hava synnerligen stora svårigheter omöjliggjort en fullt effektiv kontroll. De sakkunniga hava emellertid med största omsorg sovat det till behandling föreliggande materialet och i övrigt gått till väga med största möjliga försiktighet.

Även om de vunna resultaten, det nyss anförda till trots, få anses lämna en tillnärmelsevis riktig bild av läget, måste härvid göras en synnerligen kraftig er-

inran om de utomordentligt onormala tider, varifrån erfarenheterna om lagens verkningar måst hämtas. Under 1920, vilket år vid utredningens början var det enda, som stod till buds för undersökning, utsattes rederinäringen för de kraftigaste konjunkturfluktuationer. Från att vid seglationens början hava stått på kulmen av högkonjunkturen kunde den, redan innan halva året gått, inregistrera begynnelsen av en synnerligen snabbt tilltagande depression. Att uppgifter från en dylik tid icke få generaliseras ligger i sakens natur.

Härtill kommer en annan omständighet, vars vikt ej heller får förbises. En utredning av sådan art som denna, där det gäller att undersöka företeelser, vilkas verkningar sträcka sig över stora områden av det samhälleliga livet, måste för att lämna ett invändningsfritt resultat baseras på de stora talen, statistiska uppgifter av sådan omfattning, att de allmänna företeelserna med säkerhet kunna utläsas därur. Ur denna synpunkt torde det vara tillräckligt att påpeka, att lagen vid utredningens början varit i kraft blott halvtannat år.

Ytterligare ett annat förhållande förtjänar att omnämnas. Av flera tecken att döma synas tvivel kunna hysas i fråga om lagens strikta tillämpning. I ej oväsentlig utsträckning torde ett åsidosättande av lagens bestämmelser med besättningsens goda minne hava förekommit. I denna riktning hava t. o. m. gjorts direkta uttalanden i god tro. I synnerhet bland den mindre segelflottans män synes den gamla rättsregeln att förord bryter lag alltjämt leva med oinskränkt kraft.

Med stöd av under utredningsarbetet vunna erfarenheter och under hänvisning till vad i utlåtandet anförts, få de sakkunniga beträffande de åtgärder, som närmast böra vidtagas, såsom sin mening framhålla, att det ingalunda kan anses lämpligt att efter så kort provotid och med så ringa erfarenhet omedelbart tillägga lagen permanent karaktär, utan synes densamma böra erhålla fortsatt provisorisk tillämpning, därvid hänsyn även bör tagas till den i denna sociala lagstiftningsfråga alltjämt rådande osäkerheten i internationellt hänseende.

Åtgärder för genomförande av de utav de sakkunniga föreslagna sakliga detaljändringarna i lagen synas emellertid böra vidtagas utan dröjsmål, i samband varmed det torde böra föranstaltas om en överarbetning i formellt hänseende av vissa av lagens bestämmelser i av de sakkunniga härutinnan antydda riktningar.

Vid den fortsatta utredning, som i sådant syfte otvivelaktigt synes böra komma till stånd, innan frågan i hela dess vidd förelägges riksdagen, torde särskild uppmärksamhet böra ägnas de spörsmål, som av angivna orsaker antingen undandragit sig de sakkunnigas bedömande eller ej kunnat av de sakkunniga göras till föremål för så ingående undersökningar, som sakens vikt i vart fall synes fordra.

### Särskilt yttrande av herr Sternhagen.

Som lagen om arbetstiden å svenska fartyg enligt min mening är för den svenska sjöfartsnäringen synnerligen betungande, anser jag, att densamma bör upphöra att gälla med 1923 års utgång och ej heller erhålla fortsatt provisorisk karaktär. Skulle emellertid lagen fortfarande komma att tillämpas, ber jag att få som

min mening särskilt framhålla nödvändigheten av, att ändring vidtages rörande följande paragrafer:

§ 1 mom. 2.

I denna lagbestämmelse medgivna undantag bör utsträckas att omfatta *allt* såväl dücks- som maskinbefäl.

§ 4.

Föreskriften i femte stycket angående 3-vaktssystem för eldare å fartyg med en maskinstyrka om 250 I. H. är betungande, särskilt för den mindre sjöfarten, varför gränsen för nämnda systems tillämpning bör höjas.

§ 15.

*All* begränsning av övertidsarbetet bör bortfalla.

§ 16.

Beträffande denna paragraf vill jag understryka nödvändigheten av införande av bestämmelse, enligt vilken ersättning för övertidsarbete må kunna lämnas jämväl i form av motsvarande fritid.

Som stöd för ovan gjorda yrkanden åberopar jag yttranden, som inkommit från:

- betr. § 1 — Sveriges Redareförening, \*Stockholms Rederiaktiebolag Svea, \*Skärgårds- och Mälareflottornas rederiförening, m. fl.
- betr. § 4 — Sveriges Redareförening, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Förnyade Ångfartygs Aktiebolaget Götha.
- betr. § 15 — Sveriges Redareförening, \*Stockholms Rederiaktiebolag Svea, \*Skeppsredare Biesert, \*Skeppsredare Frans Börjesson, m. fl.
- betr. § 16 — Sveriges Redareförening, \*Stockholms Rederiaktiebolag Svea, \*Vaxholms Nya Ångfartygsaktiebolag, \*Rederiaktiebolaget Falkvik, m. fl.

*Anm.* Ovan åberopade med tecknet \* försedda uttalanden återfinnas antingen i sammandraget i utlåtandets första del endast i korthet antydda eller ock ej alls, i vilket senare fall de överensstämma med vad av redareföreningen framhållits.

### Särskilt yttrande av herr Lundgren.

Härmed får jag till det inför kommerskollegium framlagda förslaget till ändring av »Lagen om arbetstid å svenska fartyg» uttala min från kommitterade avvikande mening i följande punkter.

Av utredningen framgår, att de uppgifter, som införskaffats rörande lagens verkningar, äro, såsom sakkunniga själva anföra, synnerligen otillförlitliga och missvisande. Jag kan därför icke biträda den uppfattningen, att de ändringar, som av de sakkunniga föreslås, äro tillfyllest motiverade. Utredningen visar, enligt mitt förmenande, att lagen icke haft några för sjöfarten menliga följder. Däremot

vill jag framhålla såsom min åsikt, att utredningen giver vid handen, att lagen i väsentliga delar kan avsevärt skärpas utan att lägga nämnvärda bördor å rederirörelsen.

Beträffande § 1 vill undertecknad anföra, att det under utredningen icke frankommit sådana skäl, som tala för att befälhavare ombord i pråmfartyg (s. k. pråmskeppare) böra undantagas från lagens tillämpning.

I de frågeformulär, som utsänts av sakkunniga, framgår, att näringen ej lidit ekonomisk förlust genom arbetstidslagen och att övertidsersättning på grund av lagens bestämmelser ej förekommit. Vidare framhålles från bolagets<sup>1</sup> sida, att på grund av denna egenartade yrkesgren det varit nödvändigt med dispenser rörande arbetstidens förläggning (§ 8), men visar utredningen för övrigt, att dessa beviljade dispenser tillfyllest varit nog för att reglera arbetstiden på så sätt, att pråmfarten kunnat upprätthållas i samma utsträckning som tidigare. Däremot är jag förvissad om, att skulle majoritetens av de sakkunniga förslag vinna kollegii bifall, kommer detta att medföra, att de s. k. pråmskepparnes arbetstid onödigtvis utsträcker till fördel för rederiet. För övrigt beder jag få hänvisa till Sveriges Skeppareförenings och Svenska Eldare Unionens önskemål beträffande nämnda paragraf, vilka önskemål skulle hava till följd, dels att befälhavarna ombord i bogserfartygen skulle vara skyddade för överansträngning och dels att de minderåriga, som uteslutande bemanna det mindre tonnaget, finge en lagstadgad arbetstid.

Beträffande § 2 angående rengöringen av manskapets bostäder, beder undertecknad få påpeka, att det sedan alla tider varit praxis, att manskapet rengjort sina bostäder på den ordinarie arbetstiden, samt alltsedan manskapsorganisationernas tillkomst har överenskommelse om tiden för denna rengöring varit träffad. (Se bilagda avtal<sup>2</sup>). Skulle det inryckas en bestämmelse i lagen angående rengöring av manskapets bostäder, blev följden säkerligen, att fartygsbefälet missbrukade densamma på så sätt, att besättningens hygien och trevnad äventyrades, och rederierna åsamkades merkostnader för reparation och målning. Samtidigt beder jag få påpeka, att i de fall, där övertidsersättning krävts för rengöring av bostaden, detta varit föranlett därav, att avtalets bestämmelser icke följts av vederbörande befäl.

Beträffande § 4 (eldare ombord i oljeeldade fartyg) får undertecknad anföra såsom min från sakkunniga avikande mening, att eldare ombord i oljeeldade fartyg sysselsättas icke, såsom det anföres från Sveriges Redareförening, allenast med passning av oljetillförseln, utan deras huvudsakligaste arbete är reparations- och underhållsarbeten. Enligt mitt förmenande skulle, i händelse av att eldares i oljeeldade fartyg arbetstid jämfördes med smörjares, de synpunkter, som varit grundläggande för lagens tillkomst, upphävas. Skeppstjänstkommitterade, vilka utarbetat förslaget till denna lag, ansågo sig icke kunna föreskriva obligatorisk begränsning av arbetstiden för alla ombord anställda, emedan detta skulle för vissa fartyg medföra en omedelbar utökning av såväl befäl som besättning, vilket givetvis skulle medföra svårigheter vid lagens tillämpning. Däremot ansågo de sig kunna tillstyrka omedelbar arbetstidsbegränsning för eldare och vissa andra grupper, utan att detta skulle åstadkomma de befarade svårigheterna. I ifrågavarande fall har besättningens antal minskats med 50 % vid oljeeldning, förutom att en del andra fördelar för rederierna uppnåtts genom införande av oljeeldning, varför under-

<sup>1</sup> Reservanten syftar på Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag.

<sup>2</sup> Här uteslutet.

teknad icke anser skäl föreligga att utöka arbetstiden för ifrågavarande grupp, därför att de icke ha fullt så nedtryckande arbete. Kommerskollegium bör även vid frågans bestämmande taga hänsyn till, att arbetet i maskin och eldrum utföres vid en temperatur av 40 upp till 60 grader Celsius, varför Svenska Eldare Unionens och Svenska Maskinbefälsförbundets önskemål i denna paragraf kunna anses befogade.

Beträffande § 8 är undertecknad av den uppfattningen, att de dispenser, som meddelats efter ingående undersökning, varit tillfyllest för att undanröja de svårigheter, som förekommit vid lagens tillämpning, men att den föreslagna ändringen skulle medföra missbruk, vilket kunde till stor del äventyra sjösäkerheten.

Beträffande § 10 anför undertecknad sin reservation mot förslaget, att vakttjänst må kunna förläggas till vilken tid som helst på dygnet. Skulle förslaget vinna kommerskollegii bifall, skulle följden därav bliva, att fartygsbefälet, med stöd av sjölagens paragraf 78, hade möjligheter att vid varje fall ålägga viss sjöman vakttjänst å sön- och helgdagar. Vidare kan icke sön- och helgdagsledighet jämföras med å söckendag erhållen ledighet, och har således i alla tider en högre övertidsersättning betalats för sön- och helgdagsarbete, oberoende av arbetets art, detta för att i möjligaste mån förhindra onödigt utnyttjande av detsamma. Vissa arbetsavtal föreskriva ävenledes, att söndagsarbete icke får förekomma annat än i de fall, där detta är oundgängligen nödvändigt för upprätthållandet av driften. I ifrågavarande fall förekommer vakttjänst å sön- och helgdag mera sällan, varför skäl icke föreligga för bifall till förslaget, i synnerhet då möjligheter förefinnas att mot övertidsersättning använda vaktman, då detta är nödvändigt. Angående vakttjänst i maskinrummet synes det vara nödvändigt med en mera ingående utredning, innan bestämmelser därom införas i lagen.

Beträffande § 12 beder jag få framhålla, att en särskild utredning bör företagas för att om möjligt skilja kustfart från annan fart, enär det framkommit under utredningen, att ombord å fartyg i kustfart den medgivna rätten att förlägga arbetstiden på två på varandra följande dygn använts så, att arbete, som icke varit nödvändigt för fartygets ankomst och avgång, ålagts besättningen.

Beträffande § 15 får jag anföras, att undertecknad föregående år med hänsyn till de av Sveriges Redareförening framförda motiven, vilka på grund av den ofullständiga utredningen, som förelåg, icke kunnat bestridas, varit benägen att såsom provisorium förorda, att Kungl. Maj:t genom dispens lämnade lättnader i ifrågavarande paragraf, men att undertecknad numera anser, att sedan början av innevarande år förhållandena inom sjöfartsnäringen betydligt förbättrats, varför skäl för större frihet kunna vid utnyttjande av det av lagen medgivna övertidsarbetet icke föreligga. Detta med hänsyn till att de, vilkas ordinarie arbetstid för närvarande är 24 timmar och däröver på två på varandra följande dygn, skulle i vissa fall kunnat hållas i arbete obegränsad tid, så att de, när fartyget avgår från hamnen, icke kunna med den vaksamhet, som är nödvändig, sköta sitt arbete och därigenom äventyra såväl sitt som andras liv och gods. Däremot anser jag, att lättnader i paragrafens mom. 2 sista stycket kunna lämnas, utan att detta medför fara för missbruk, enär enligt min uppfattning lagens § 16 innehåller sådana bestämmelser, att övertidsarbete endast förekommer i särskilt trängande fall.

Beträffande § 16 beder jag få hänvisa till sjölagens 78 §, som icke giver sjöman tillfälle att själv bestämma eller att genom avtal, som innehålla bestämmelser om när övertidsarbete bör utföras, hava något som helst inflytande på övertidsarbetets reglerande. Undertecknad anser det då nödvändigt, att lagen innehåller bestämmelser, som indirekt hämma missbruk.

Beträffande tillägg till § 16 anser undertecknad, att ett sådant tillägg icke kan ifrågakomma med mindre än en ingående utredning företages.

Till föregående särskilda yttrande får undertecknad med understrykande av övriga sakkunnigas uttalande om utredningens ofullständighet anföra som min bestämda uppfattning det vara nödvändigt, att det företages en omfattande utredning av lagens verkningar, innan kommerskollegium framlägger förslag till ändringar beträffande densamma, enär sådana förhållanden enligt min mening förefinnas, att en ändring av lagen enligt skeppstjänstkommitterades grundprinciper, nämligen obligatorisk begränsning av arbetstiden, och besättningsorganisationernas önskemål kan företagas, utan att detta skulle föranleda skada för rederi-  
näringen.



### Kommerskollegii utlåtande.

Stockholm den 31 maj 1922.

Till Konungen.

Genom nådigt beslut den 12 augusti 1921 har Eders Kungl. Maj:t uppdragit åt kommerskollegium att med tillhjälp av sakkunniga verkställa utredning rörande verkningarna av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg samt att med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning, inkomma till Eders Kungl. Maj:t inom sådan tid, att framställning i ämnet av Eders Kungl. Maj:t kunde avlätas till innevarande års riksdag.

Med anledning härav tillkallade kollegium genom beslut den 30 augusti 1921 advokaten S. J. O. Themptander, konsuln F. Sternhagen samt förtroendemanen S. Lundgren att såsom sakkunniga biträda kollegium med ifrågavarande utredning, varvid den förstnämnde tillika utsågs att i egenskap av ordförande närmast leda de sakkunnigas arbete.

Sedan de sakkunniga vid början av innevarande år hos kollegium anmält, att de sakkunniga, särskilt på grund av den anmärkningsvärda långsamhet, varmed av lagen berörda personer och sammanslutningar inkommit med infordrade upplysningar, icke såge sig i stånd att inom avsedd tid slutföra utredningen, vilken anmälan av kollegium överlämnats med underdånig skrivelse den 8 februari 1922, har Eders Kungl. Maj:t genom beslut den 24 februari 1922 förklarat, med eftergivande av den därutinnan tidigare meddelade föreskriften, att utredningsarbetet skulle vara slutfört före den 1 juni 1922.

Efter att numera hava slutfört sitt uppdrag hava de sakkunniga till kollegium avgivit det utlåtande, vartill utredningen givit anledning.

Såsom i kollegii ovannämnda skrivelse antytts, har utredningsarbetet, som påbörjades i slutet av september månad 1921, planlagts och fullföljts sålunda, att upplysningar infordrats från olika sammanslutningar å sjöfartens område, representerande såväl redare som sjöfolk, ävensom från enskilda rederier och redare. Härvid har dels kommit till användning ett frågeformulär avseende vissa faktiska uppgifter rörande av lagen eventuellt påverkade förhållanden, dels ock vederbörande genom särskild skrivelse anmodats inkomma med uttalanden rörande lagens verkningar i olika avseenden samt därmed förknippade önskemål. För kontroll och jämförelse har därjämte infordrats vissa uppgifter från sjömanshusen i Stockholm, Göteborg och Hälsingborg, varjämte inom kollegium befintligt material rörande olika frågor ävenledes tagits i anspråk. Vid behandlingen av vissa frågor har under en följd av sammanträden såsom expert anlitats inspektören F. Carman, varjämte vid särskilda tillfällen representanter dels för svenska sjömansunionen dels ock för befälhavare ombord å vissa i kustfart nyttjade fartyg blivit

sätta i tillfälle att personligen uttala sig inför de sakkunniga. Slutligen har byråinspektören hos kollegium B. Rundblom på de sakkunnigas begäran närvarit vid ett antal sammanträden.

Med överlämnande av det sålunda utarbetade utlåtandet får kollegium för egen del anföra följande.

Kollegium kan icke finna utredningen hava givit vid handen, att ifrågasätta lag å sjöfartsnäringsen haft så hämmande inverkan, att lagens fullständiga upphävande med 1923 års utgång ofrånkomligen skulle vara att förorda.

Däremot finner sig kollegium i likhet med de sakkunniga och på i utlåtandet anförda skäl böra tillstyrka, att lagen vid utgången av dess giltighetstid allenast förlänas fortsatt provisorisk tillämpning för en tid, som synes lämpligen böra fastställas till två år.

I ovannämnda skrivelse av den 8 februari 1922 förmälde sig kollegium skola efter slutförandet av utredningsarbetet närmare yttra sig rörande eventuella åtgärder för senare behandling av ifrågasatt ärende. Kollegium utgick därvid ifrån att, sedan undersökning verkstälts rörande lagens verkningar, vissa ytterligare utredningsåtgärder skulle visa sig nödvändiga, och har även av de sakkunniga i det framlagda utlåtandet förutsatts vidtagande av dylika åtgärder.

Enär lagen emellertid, därest densamma i överensstämmelse med kollegii förslag erhåller allenast fortsatt provisorisk tillämpning, alltså kommer att behålla sin karaktär av försökslagstiftning, vilket i främsta rummet synes motiverat därav, att, såsom utredningen angiver, den sedan lagens ikraftträdande hittills förflutna tiden varit alltför kort och förhållandena därunder alltför onormala för att medgiva ett säkert bedömande av de olika lagbestämmelsernas inverkan, synes under sådan förutsättning den av kollegium förut ifrågasatta ytterligare utredningen icke för närvarande vara av nöden. Det torde härutinnan vara till fyllest, att de speciella förhållanden, som kunna inverka på frågans bedömande, under fortsatt försökstillämpning av kollegium göras till föremål för särskild uppmärksamhet.

Vissa av de utav de sakkunniga gjorda förslagen till detaljändringar i lagen finner kollegium emellertid vara av den vikt, att de omedelbart torde böra göras till föremål för prövning, och får kollegium i det följande till närmare granskning upptaga sålunda åsyftade ändringsförslag.

I första hand finner kollegium sig böra biträda de sakkunnigas förslag angående alla befälhavares undantagande från lagens tillämpning, därvid kollegium, utöver vad därutinnan i utlåtandet anförts, vill framhålla den konflikt, som beträffande befälhavare under vissa omständigheter torde kunna uppstå emellan sjölagens föreskrifter och stadgandena i arbetstidslagen.

Likaså får kollegium tillstyrka, att undantag göres för ende styrman och ende maskinist, därvid kollegium åberopar i sakkunnigutlåtandet anförda skäl.

Vad av de sakkunniga anförts beträffande de i 4 § intagna stadganden, varigenom arbetstiden för vissa besättningskategorier göres beroende av antalet befattningshavare inom vederbörande kategori, finner kollegium motivera därutinnan av de sakkunniga gjort yrkande, att ifrågasatt paragraf i vederbörande stycken måtte erhålla sådan avfattning, att det antal, som författningsenligt bestämts, eller eljest det minsta antal, som må anses tillräckligt för betryggande bemanning, anges vara avgörande i nu förevarande fråga.

Med anledning av vad av de sakkunniga uttalats rörande eldares arbete å oljeeldade fartyg, finner kollegium sig böra föreslå, att eldare å sagda fartyg jämnställas med smörjare.

Kollegium tillstyrker vidare på i utlåtandet anförda grunder av de sakkunniga framlagt förslag rörande sådan ändring av 10 § sista stycket, att vakttjänst i hamn må kunna förläggas till vilken tid av dygnet som helst, under villkor att, där vakttjänst förrättas å annan tid än ordinarie arbetstid, motsvarande frihet skall vara beredd eller beredas under närmast föregående, samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete. Härvid synes böra framhållas, att för å helgdag förrättad vakttjänst full compensation torde få anses föreligga, då motsvarande fritid beredes under arbetsdag närmast före eller efter ifrågakommande helgdag. Vid bedömandet härav torde nämligen hänsyn böra tagas såväl till det obetydliga arbete, vakttjänst utgör i jämförelse med annan skeppstjänst, som även därtill, att det för uträttande av personliga angelägenheter oftast torde vara fördelaktigare att disponera en vardag.

Av de sakkunniga gjort uttalande angående förekomsten av vakttjänst i maskinavdelning finner kollegium sig böra biträda, och får kollegium sålunda tillstyrka, att sådan tjänst förklaras kunna omfatta, bland annat, skötsel och tillsyn av sanitets-, värme-, frys- eller belysningsanordningar.

I samband med förberörda anmälan angående förhinder för de sakkunniga att inom ursprungligen avsedd tid slutföra utredningsuppdraget framlade de sakkunniga, som funno sjöfartsnäringsens läge påfordra ett snart vidtagande av åtgärder för bringande av lättnad i detsamma, förslag i fråga om begränsningen av övertidsarbetet, innebärande *dels* att, utan hinder av vad därom stadgas i 15 § 2 mom. av förevarande lag, sjöman må å helgdag eller oftare än varannan dag användas 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, jämväl i fall, då övertidsarbetet icke erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas, *dels ock* sådant undantag från 15 § 4 mom. av samma lag, att under en tid av fyra på varandra följande veckor sjöman må användas till övertidsarbete sammanlagt högst 72 timmar.

Då emellertid de sakkunniga, vidkommande formen för medgivande av sålunda ifrågasatta undantag från lagens bestämmelser, såsom sin mening framhöllo, att, för undvikande av den fullständiga utredningen föregripande definitiva beslut, dylikt medgivande lämpligast borde ske i form av jämlikt lagens 1 § 3 mom. av Eders Kungl. Maj:t meddelat undantag för viss tid, förklarade kollegium i sin förenämnda skrivelse den 8 februari 1922 sig finna, att, även om ovanberörda stadgande i 1 § 3 mom. av förevarande lag kunde anses vara tillämpligt å ett undantag av den generella art, som de sakkunniga förutsatt, något, varom kollegium dock icke funne sig övertygat, de föreslagna undantagen bland annat vore av den principiella innebörd, att de icke syntes kunna genomföras annat än genom en direkt lagändring, varför ock, då de sakkunniga förklarat sig anse en sådan detaljändring i lagen icke böra förekomma annorledes än i samband med granskning av utredningens resultat i dess helhet, kollegium *icke* fann sig kunna tillstyrka de sakkunnigas förslag.

De sakkunniga hava funnit de skäl och omständigheter, som legat till grund för sagda förslag, alltjämt föreligga samt hava, under åberopande av i ut-

låtandet anförda motiv, åter framfört detsamma, dock numera i syfte att ernå ändring av lagen i förevarande stycken.

På av de sakkunniga anförda grunder finner kollegium sig böra tillstyrka förslaget genomförande i numera åsyftad form. Då de lagens bestämmelser rörande begränsningen av övertidsarbetet för dag eller dygn, varmed i första hand åsyftas att förhindra överansträngning genom missbruk av övertidsarbetet, lämnas orubbade av förslaget, synes något allvarligare men av ändringarnas genomförande icke vara att befara, medan den därigenom åstadkomna större friheten för arbetsledaren däremot synes kunna komma att bli till betydande hjälp vid näringens strävan till återhämtande efter depressionens tryck.

I sammanhang med nyssberörda fråga har kollegium till prövning upptagit av de sakkunniga framfört förslag om borttagande av 16 §, andra stycket, vilket förslag kollegium emellertid, med hänsyn till nyss förordade ändring i 15 § 2 mom., fjärde stycket, icke finner sig kunna tillstyrka, då förevarande bestämmelse i 16 § i viss mån torde kunna utgöra ett hinder emot onödigt utnyttjande av genom berörda ändring i 15 § beredd möjlighet till disponerande av besättningen för övertidsarbete.

Vidkommande av de sakkunniga vid ett flertal paragrafer gjorda förslag om lämnade dispensers generaliserande och lagfästade får kollegium framhålla, att förhållandena ännu icke synas kollegium hava vunnit tillräcklig stadga för ett obetingat förordande av dylik åtgärd, detta så mycket mindre som kollegium förutsätter, att vid en fortsatt provisorisk tillämpning av lagen ifrågakommande dispenser alltjämt komma att lämnas i nödig utsträckning.

Slutligen får kollegium anmäla, att kollegium uppmärksammat, att vid behandlingen av till årets riksdag av Eders Kungl. Maj:t framlagt förslag till sjömanslag under såväl förarbetena till detsamma som även handläggningen därav inom riksdagen vissa frågor ställts i samband med särskilda bestämmelser i arbetstidslagen, samt att dessa frågor slutliga lösning ansetts böra äga rum i samband med revidering av arbetstidslagstiftningen.

De frågor, som härvid åsyftas, äro *dels* spörsmålet, huruvida, då besättning under resa blivit förminskad, de kvarblivna skola hållas skadelösa för ökat arbete genom fördelning av genom besättningsminskningen inbesparad hyra, såsom i 23 § av förslaget till sjömanslag föreslås och uti 95 § sjölagen är stadgat, eller om sådan ersättning eventuellt helt eller delvis borde utgå i form av ersättning för övertidsarbete, *dels* ock frågan om de bestämmelser rörande arbetstidens reglering å sådana fartyg, som icke omfattas av arbetstidslagen, vilka innehållas uti sjölagens 44 och 96 §§ samt i 56 § av förslaget till sjömanslag, lämpligen borde intagas i arbetstidslagen, vars tillämpningsområde man därigenom skulle bli nödsakad att utvidga i åsyftade avseenden.

Med hänsyn därtill, att kollegium ansett sig böra föreslå ett fortsatt uppehållande av nu rådande provisorium i fråga om arbetstidslagens giltighet och med anledning därav icke funnit sig böra för närvarande förordna någon fullständig revidering av lagens bestämmelser, synes en närmare undersökning av förenämnda i samband med förslaget till sjömanslag behandlade spörsmål böra tillsvidare anstå.

Under åberopande av vad sålunda blivit anført får kollegium hemställa, det tacktes Eders Kungl. Maj:t vidtaga åtgärder för framläggande av förslag till

nästkommande års riksdag *dels* om fortsatt provisorisk tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg efter 1923 års utgång för en tid av två år, *dels* ock om vidtagande av de utav kollegium ovan föreslagna ändringar i lagen.

I detta ärendes avgörande har förutom undertecknade, chef och föredragande, jämväl deltagit kommerserådet Friberg.

Underdånigst

K. A. FRYXELL.

NILS GUSTAF NILSSON.

*Gunnar Böös.*