

Nr 371.

Av herr **Löfgren** i Stockholm, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 81, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag).

I skilda propositioner till denna riksdag rörande lagstiftning om arbetstidens begränsning på olika arbetsområden har Kungl. Maj:t föreslagit icke allenast att förlänga giltigheten av nuvarande provisoriska bestämmelser utan jämväl att göra lagstiftningen i fråga definitiv. För min del är jag den förste att erkänna, att en lagstiftning i allmänhet icke bör givas provisorisk karaktär med därav följande osäkerhet. Statsmakterna böra vara så pass säkra på sin sak, innan de gå till lagstiftning, att de förhållanden, som äro i fråga, kunna givas en definitiv reglering. Emellertid ha, under de abnorma förhållanden som rått under och efter världskriget, åtskilliga bestämmelser tillkommit av provisorisk natur, dels av beskaffenhet att böra upphävas allteftersom ett normalt läge inträtt och dels också för att giva uttryck åt nya rörelser och krav, som under senare tid framförts till aktualitet, men om vilkas verkningar i praktiken man varit oviss. Av det senare slaget äro just nu ifrågavarande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Utvecklingen har där allmänt medfört ett erkännande i princip av det berättigade i arbetarskyddsåtgärder i detta avseende. Men allenast erfarenheten kan giva vid handen i vad mån de skilda kraven med hänsyn till ekonomiska och andra omständigheter lämpligen kunna förverkligas och på vad sätt. Åtgärder av denna art ha med den senare tidens tendens att söka internationell anslutning och inför nödvändigheten av ekonomisk anpassning till den internationella miljön givetvis i hög grad kommit att påverkas av försöken att komma till *allmän* överensstämmelse i den riktning, som i fråga om arbetstiden inom industrien anvisats av Washingtonkonferensen. Men så olika är dock det yttre läget inom skilda länder, att man, likaväl som man inser lämpligheten för att icke säga nödvändigheten av internationell överenskommelse, alltmer för att vinna dylik överenskommelse känner sig hänvisad till fastställande i lag och konvention av vissa mycket allmänt avfattade *principer*, under det att åtgärdernas närmare utformning i de skilda länderna måste ske genom bestämmelser, som endast äga nationell giltighet och som efter hand med lätthet kunna upphävas, ändras eller kompletteras. Det är så långt ifrån att ens Washingtonkonferensens försök till att vinna större enighet även i detaljer i fråga om arbetstiden inom industrien hittills omsatts i praktiken, att man tvärtom förbereder en ny konferens för

att eventuellt på nya grunder internationellt reglera hithörande arbetsområden. Och det kan vid sådant förhållande icke annat än förvåna, att den svenska regeringen framlagt ett förslag till definitiv lagstiftning, vars enda påtagliga motiv synes vara att formellt göra vår lag fullt likvärdig med Washington-konferensens förslag. Detta regeringens betraktelsesätt är så mycket mer anmärkningsvärt som man vid förslag om definitiv lagstiftning velat införa vissa skärpningar, som man — jag tror med orätt — ansett nödvändiga för att komma i överensstämmelse med den s. k. Washington-konventionen, men däremot icke beaktat de lindringar, vartill samma konvention kunnat giva möjlighet.

Om en definitiv reglering av arbetstiden i enlighet med Kungl. Maj:ts ovan berörda proposition kan med hänsyn till den internationella konkurrensen och i övrigt ge anledning till betänkligheter i fråga om industrien, så gälla emellertid dessa betänkligheter i ännu mycket högre grad, när fråga är om ett sådant arbetsområde som sjöfartens.

Uti proposition nr 81 har Kungl. Maj:t förelagt riksdagen förslag till definitiv kodifiering av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.

Huru ställa sig nu först de hörda myndigheterna till detta förslag? Kommerskollegium, som verkställt förnyad utredning i ämnet, har föreslagit fortsatt provisorisk giltighet under 3 år. Lagrådet har enhälligt avstyrkt Kungl. Maj:ts förslag om definitivt lagfästande under hänvisande bl. a. till att den sakkunniga myndighet, som omhänderhaft utredningen, skärskådat problemet allenast med hänsyn till fortsatt provisorium.

För egen del förklarar kommerskollegium förslaget om fortsatt provisorisk giltighet för lagen vara grundat å hänsyn till de internationella förhållandena, som ur lagstiftningssynpunkt alltså innebära samma stora ovisshet som tidigare. Dessa synpunkter finner kollegium för sjöfartens vidkommande böra tillmätas så stor betydelse, att frågans avgörande borde bliva beroende därav, oavsett huru komme att förfaras med lagstiftningen rörande arbetstidens begränsning inom industrien. I anslutning härtill anför kollegium bl. a., att det med dess sålunda intagna ställning till frågan om definitiv eller provisorisk lagstiftning icke funnit sig böra i någon större utsträckning föreslå sakliga ändringar i lagens särskilda bestämmelser. Härvid betonar kollegium emellertid eftertryckligt, att av detta förhållande alldeles icke får dragas någon slutsats rörande behovet av dylika ändringar, vilken fråga tvärtom syntes böra underkastas en omsorgsfull detaljprövning, om och när det kunde bliva fråga om definitiv lagstiftning i ämnet.

Utöver dessa tungt vägande sakliga skäl kan emot en definitiv lagstiftning för närvarande anföras bl. a., att lagen ingalunda formellt sett befinner sig i det skick, att densamma utan tvingande skäl bör definitivt antagas.

Att, såsom föredragande departementschefen framhåller, all lagstiftning är underkastad behovet av ändring från tid till annan må vara riktigt. Något helt annat är dock att med vetskap om ett flertal oegentligheter samt utan närmare undersökning av vissa uppkomna frågor av rent lagteknisk natur framlägga förslag om definitivt antagande av lagen. Till belysning härav må anföras *del*s att, såsom departementschefen själv framhållit, viss i detta för-

slag behandlad fråga av ej oväsentlig betydelse, nämligen den om fartbestämningar (2 §), ännu är föremål för Kungl. Maj:ts prövning i dess samband med förslag om ny förordning angående fartygs byggnad och utrustning, dels ock att vissa med sjömanslagen sammanhängande lagtekniska spörsmål, vilkas lösning kommerskollegium och lagrådet icke ansett påkallade under ett fortsatt provisorium, av departementschefen trots förslag om definitiv lagstiftning, icke underkastats annan behandling än att han förmäler sig sakna kännedom om några av det andragna förhållandet framkallade olägenheter.

Att med dylika ofullkomligheter hos lagen tillägga densamma definitiv karaktär synes icke vara att anbefalla, även om icke ovan andragna långt viktigare sakliga huvudsynpunkter talat däremot. Större brådskan med denna lags definitiva antagande torde väl näppeligen föreligga än att man kan giva sig tid att bringa densamma i ett något så när oklanderligt skick.

Om sålunda viktiga och avgörande skäl få anses tala för fortsatt giltighet av lagen allenast under viss kortare tid, så synes denna omständighet emellertid alldeles icke böra utgöra något hinder för genomförande av sådana ändringar, vartill skäl kunna anses förebragta. Tvärtom är ett lagprovisorium till för att man skall erhålla tillfälle att, med begagnande av vunnen erfarenhet, pröva sig fram till nödiga förbättringar. Att sålunda få tillfälle att praktiskt pröva innebörd och verkningar av befogade ändringsförslag förefaller vara en synnerligen stor fördel, som icke bör lämnas därhän. Då kommerskollegium nu såväl som för tre år sedan — liksom ock tidigare Kungl. Maj:t — lämnat åtskilliga förslag åsido allenast för att låta provisoriet ostört hava sin gång, har jag känt mig uppkallad att för riksdagen framlägga ett antal ändringsförslag, för vilka fullgoda skäl synas mig vara förebragta och som givetvis i så mycket högre grad kräva riksdagens uppmärksamhet, därest mot mitt yrkande lagstiftningen i fråga skulle göras definitiv.

Till en början finner jag, att riksdagen bör få tillfälle pröva av kommerskollegium framburna men av Kungl. Maj:t ej upptagna förslag i skilda punkter. Till undvikande av alltför många inbördes avvikande projekt finner jag mig böra framlägga kommerskollegii förenämnda förslag i den form och det sammanhang, vari de återfinnas i det av kollegium utarbetade lagförslaget, vars avfattning för övrigt i vissa stycken synes mig vara tydligare och enklare än förslaget i dess inom handelsdepartementet överarbetade skick.

Utöver de av kommerskollegium framförda förslagen anser jag emellertid ytterligare ett antal vid de verkställda utredningarna väckta frågor böra till prövning upptagas, därvid jag dock huvudsakligen vill inskränka mig till sådana, som av myndigheter eller särskilda sakkunniga gjorts till föremål för undersökning.

I det följande tillåter jag mig att närmare utveckla skälen för de av mig framlagda ändringsförslagen, vilka finnas härvid fogade uppställda i lagform.

1 § 2 mom.

Genom den av mig föreslagna avfattningen av detta lagrum har upptagits det förslag till undantagande av *alla* befälhavare från lagens tillämpning, som

gjorts av 1921 års sakkunniga, och vilket kommerskollegium i utlåtande av den 31 maj 1922 (bil. till prop. nr 63 s. å.) förklarar sig biträda. Såsom grunder för ändringsförslaget åberopas dels vad av förenämnda sakkunniga i ämnet anförts och dels den omständigheten, att beträffande befälhavare, varå lagen skulle äga tillämpning, i vissa fall kan uppstå konflikt mellan sjölagens föreskrifter och arbetstidslagen. I detta senare hänseende åberopas jämväl innehållet i den av kommerskollegium med skrivelse den 8 mars 1921 till riksdagens andra lagutskott överlämnade promemoria. (Se nämnda utskotts utlåtande nr 33/1921).

Ehuru de befälhavare, som med stadgandets nuvarande lydelse falla under lagen, väl närmast äro att anse såsom kroppsarbetare, samt denna synpunkt i sin mån torde hava legat till grund för stadgandets avfattning, synas dock tillräckliga skäl motivera en ändring härutinnan, varjämte erinras om att jämväl i skeppstjänstkommitterades ursprungliga förslag undantag gjorts för samtliga befälhavare. Gentemot gjort påpekande av att det i allmänhet vore rederiet och icke befälhavaren som avgjorde, i vilken utsträckning övertidsarbete i regel finge förekomma, må framhållas, att det här är fråga om kontroll å arbetet överhuvud taget, samt att det förefaller meningslöst att lagligen reglera ett arbete, som ligger utom möjlighet till övervakning.

I sistberörda avseende må jämväl erinras om vad 1921 års sakkunniga framhållit i fråga om bristande förutsättningar för övertidsjournalns förande å ett stort antal av de fartyg, som här äro i fråga, nämligen pråmfartyg med befälhavare som ensam besättningsman eller med befälhavare och en man, vilket jämväl givit anledning till meddelande av ett stort antal undantag från bestämmelsen i 18 § av gällande lag om förande av sagda journal.

2 §.

Beträffande första momentet anmärkes, att fartbestämningarna liksom i Kungl. Maj:ts förslag bibehållits lika med nuvarande lag, enär kungl. förordningen angående fartygs byggnad och utrustning alltjämt icke blivit utfärdad i sitt reviderade skick.

I andra momentet har upptagits ett ändringsförslag om förkortning från 1 till $\frac{1}{2}$ timme av den tid, vartill annat uppehåll i skeppstjänsten än måltidsrast skall uppgå, för att densamma må kunna undantagas vid beräkning av arbetstiden. Ehuru kommerskollegium, som ägnat denna fråga ingående uppmärksamhet, förklarar sig hava funnit, att den effektiva arbetstiden med tillämpning av ifrågavarande stadgande i dess nuvarande lydelse under vissa omständigheter kan komma att utgöra oskäligt ringa del av den nominella, har kollegium likväl icke funnit sig böra föreslå ändringsförslagets genomförande. Med hänsyn till vad kommerskollegium självt ansett vara styrkt ävensom särskilt till vad som förebragts i de av kollegium åberopade yttrandena tycks mig emellertid detta ändringsförslag vara värt att av riksdagen närmare prövas.

Frågan inskränker sig i stort sett till att gälla en viss kategori inrikes sjöfart. Inom den större, utgående sjöfarten, varå vaktindelning är obligatorisk, förekommer under den dagliga skeppstjänsten till sjöss inga uppehåll av det

slag här är i fråga. Under stillaliggande i hamnarna bedrivs lastnings- och lossningsarbeten utan oftare förekommande uppehåll än sådana som med hänsyn till särskilt ömtålig last eller dylik tilläventyrs påkallas av otjänlig väderlek. Liknande förhållande råder inom den större inrikes sjöfarten, inom vilken arbetet kan sägas vara sjömansmässigt. Annorlunda blir förhållandet åter, när den mindre inrikes sjöfarten, framför allt skärgårds- och liknande trafik, den s. k. lokaltrafiken, kommer under bedömande. Att det just är denna sjöfart frågan gäller, framgår för övrigt med full tydlighet av ett uttalande av skeppstjänstkommitterade, varest direkt utsäges att avdragets längd bestämts till en timmes minimum med särskilt avseende å lokaltrafiken. Emellertid torde man kunna våga påstå att just i fråga om denna trafik verkningarna blivit andra än man väntat sig. Ett studium av de utav kommerskollegium åberopade handlingarna giver vid handen, att den situation ofta kan uppkomma, att övertidsersättning för viss del av besättningen utgår för allt effektivt arbete, som under dagen utförts. Härmed förhåller sig på följande sätt. Enligt lokaltrafikens natur angöras bryggor med kortare eller längre mellanrum. Under färden mellan bryggorna har, med undantag av rorsman- nen, däckspersonalen i regel intet att uträtta. Vid angörande av bryggor sys- selsättes den eljest lediga däckspersonalen med att kasta i land trossen, upp- taga biljetter och eventuellt föra gods i land eller ombord, vilket allt tager en tid av 5—10 minuter i anspråk. Det är uppenbart, att, i den mån gång- tiden mellan bryggorna understiger en timma (vilket vanligen är fallet) och sålunda ingår i arbetstiden, den effektiva delen därav, nämligen tiden vid bryg- gorna, kommer i en betänklig disproportion till den sammanlagda, nominella arbetstiden. Ett dylikt förhållande torde givetvis få anses påkalla ändring. Till undvikande av missförstånd må här erinras därom, att enbart vistande ombord till förfogande icke är arbete i lagens mening. Det är väl ett fullgörande av tjänst men härför åtnjutes lön och andra förmåner, och i den av rent social- hygieniska skäl begränsade arbetstiden kan det icke inräknas.

Den här antydda ändringen inverkar icke på utsträckningen av den tillåtna ordinarie arbetstiden men medför, där uppehåll i skeppstjänsten av längre var- aktighet än en halv timme förekommer, en minskning av den nominella arbets- tiden och kommer följaktligen, om denna överstigit den ordinarie arbetstiden, att innebära en inskränkning av den tid, varför övertidsersättning skall utgå.

Slutligen må här göras den erinran, att den för industrien gällande lagen om arbetstidens begränsning *icke* föreskriver någon minimilängd å sådant uppe- håll i arbete, som må kunna frånräknas arbetstiden. Frågan lärer i praxis åt- minstone i viss utsträckning ordnas så, att uppehåll frånräknas, för såvitt det uppgår till minst en kvarts timme samt arbetaren under denna tid kunnat av- lägsna sig från sin arbetsplats.

3 §.

Beträffande den formella avfattningen av denna paragraf ävensom de i sam- band härmed stående kapitelrubrikerna (2 och 3) må framhållas, att den av Kungl. Maj:t föreslagna singularformen »längre (resp. kortare) resa» synes

vara ägnad att minska tydligheten av den upptagna nya systematiska indelningen av lagen. Såsom av kommerskollegii utlåtande framgår, är meningen att skilja mellan den större utgående sjöfarten samt den mindre sjöfarten. Detta torde utan tvivel klarare framstå genom den av kommerskollegium använda formen »längre (resp. kortare) resor», varigenom fartygens kategorisering efter deras mera stadigvarande användning tydliggöres.

Det i Kungl. Maj:ts förslag i sista punkten inskjutna uttrycket »till sjöss», torde till undvikande av missförstånd böra bibehållas.

4 §.

Till den av kommerskollegium beträffande de i denna paragraf föreslagna ändringarna framlagda utförliga motiveringen må här allenast fogas följande.

Den av kommerskollegium föreslagna regleringen av motormäns och smörjares samt oljeeldares arbetstid vilar på skäl av principiell natur, vilkas riktighet tidigare prövats och godkänts i alla instanser och sist av Kungl. Maj:t själv. Beträffande motormän och smörjare framhåller kommerskollegium med tydlighet, att det nu rådande förhållandet uppenbarligen icke varit avsett. I fråga om oljeeldare påvisas, hurusom regleringen av deras arbete vid lagens tillkomst avsiktligt lämnats å sido, enär man vid denna tidpunkt icke ansett sig ha tillräcklig erfarenhet om oljeeldningen, som då icke förekom här annat än i ett eller annat enstaka undantagsfall, vadan för dess reglering hänvisats till dispensförfarande vid uppkommande behov. Situationen är numera en annan och frågan har klarlagts i tvenne officiella utredningar. Spörsmålet är alltså i båda fallen, om man skall fortfara med dispenser, vartill bifall principiellt skall lämnas, eller om en lagändring skall företagas. Svaret borde, tyckes det, giva sig självt, när frågan framställs i samband med en företagen revision av lagen och om den saken har kommerskollegium ej heller tvekat.

Sådan frågan här ovan behandlats är den uteslutande formell. Emellertid föreligger jämväl praktiska hänsyn, nämligen betydelsen av att icke i onödan tvinga näringsens utövare att genom dispensansökningar åstadkomma rättelse i ett förhållande, vars principiella oriktighet är konstaterad. Beträffande särskilt oljeeldares arbetstid föreligger numera i vart fall alltid ett latent behov av dispenser, enär de koleldade ångfartygens omändring till oljeeldade är en fråga, vars lösning är direkt avhängig av förhållandet mellan kol- och oljepriserna. För närvarande finnas rätt många oljeeldade fartyg, varjämte ett stort antal hava anordningar för möjliggörande av en snabb övergång från kol till olja.

8 §.

Som huvudsyftet med den av kommerskollegium föreslagna utökningen av arbetstiden i hamn med en halv timma synes vara uppnått genom den lösning frågan erhållit i Kungl. Maj:ts förslag, har jag i detta stycke följt det senare förslaget.

Vidkommande åter den andra av de båda i samband med denna paragraf be-

handlade frågorna, nämligen ordnandet av vakttjänsten, förefaller kommerskollegii lösning, varifrån Kungl. Maj:ts förslag i sak icke nämnvärt avviker, väsentligt vara att föredraga, särskilt med hänsyn till att genom vakttjänststadgandets inordnande i paragrafen angående säkerhetstjänst, dess särskilda egenart klarlagts — till stor båtnad i åtskilliga avseenden. Särskilt är att märka, att härmed vunnes ett från sjömanshåll eftersträvat resultat, nämligen att vakttjänsten bestämts som en från vanligt arbete skild art av skeppstjänst.

Sådant sista stycket i denna paragraf föreligger i Kungl. Maj:ts förslag, innehåller detsamma vissa oegentligheter, vartill grunden uppenbarligen är bristande hänsyn till vakttjänstens särart. Till en början må påpekas, att den bestämda formen av ordet »arbetstiden» i inledningsorden »För nödig vakttjänst må arbetstiden förläggas» är ägnad att framkalla den missuppfattningen, att endast den enligt bestämmelserna i övrigt tillåtna arbetstiden må förläggas på angivet sätt. På helgdag eller måhända under helt helgdagsdygn betyder detta en tidrymd för vakttjänst allenast av en timma. Något dylikt har aldrig varit avsett, och möjlighet till sådan misstolkning bör givetvis undanröjas. Vidare må framhållas den bristande överensstämmelsen mellan de båda uttrycken »ersättning utgå såsom för overtidsersättning» i första punkten och »ersättning för overtidsarbete» i andra punkten. Det förstnämnda anger tydligt, att det icke är frågan om vanligt overtidsarbete utan — såsom särskilt 1921 års sakkunniga framhållit — om en särskild art av skeppstjänst, varav bl. a. den konsekvensen torde böra dragas, att vakttjänst, för vilken ersättning utbetalts såsom för overtidsarbete, i allt fall icke bör frånräknas det tillåtna antalet overtidstimmar. Härutinnan är det senare, nytillkomna uttrycket ägnat att verka förvillande.

Här påtalade olägenheter undanröjas samtliga genom kommerskollegii förslag, som i och för sig innebär en enkel lösning av detta mycket omtvistade spörsmål.

9 §.

Med hänsyn till de obestridliga olägenheter formuleringen av denna paragraf medfört är dess nya lydelse i kommerskollegii förslag avgjort att föredraga framför den obetydliga omarbetning Kungl. Maj:t bestått stadgandet. Genom kommerskollegii formulering har paragrafen helt frigjorts från föregående bestämmelser samt ett klart och tydligt uttryck funnits för paragrafens egentliga innebörd, vilken helt enkelt är den, att arbetstiden vid ankomst till och avgång från hamn må uttagas oberoende av för sjö- eller hamntjänst stadgade inskränkningar, allenast med den begränsning för olika kategorier, som i fortsättningen av paragrafen bestämmas. Det bemärkes, att det här icke är fråga om någon ändring i sak utan allenast om ernående av en lättfattlig form för ett stadgande, som i praktiken givit anledning till mycken tvekan och ovisshet. Den av kommerskollegium föreslagna formuleringen »må sjöman användas till skeppstjänst utan annan inskränkning än — — —» synes icke lämna rum för något tvivel om innebörden och är i och för sig ett uttryck för en erkännansvärd strävan att uppnå ett påtagligt resultat med avseende å lagens förenkling.

Uteslutet stadgande. (10 § i Kungl. Maj:ts förslag; nuvarande 11 §.)

Departementschefens argumentering för detta stadgandes bibehållande i sjöarbetstidslagen synes icke gå emot utan vid sidan av kommerskollegii motive-ring av dess förslag att ur lagen utesluta ifrågavarande paragraf. Bestäm-melsen om sjömans rätt att njuta viss frihet att under affärs- och expeditionstid gå i land står väl icke i *motsats* till de principiella grunderna för sjöarbetstidslag-stiftningen, men faller, såsom kommerskollegium uppvisat, icke förty *utanför* denna lagstiftnings ram. Skall bestämmelsen finnas, har den sin plats i sjö-manslagen. På frågan om dess berättigande i denna senare lag saknar jag här anledning ingå.

12 §.

Angående i denna paragraf föreslaget stadgande rörande vakttjänst hänvisas till vad ovan anförts under 8 §.

15 §.

I denna paragraf har jag funnit mig böra föreslå en ändring, som icke upp-tagits av kommerskollegium, nämligen i fråga om det övertidsarbete, för vilket under vissa förutsättningar dubbel övertidsersättning skall utgå. Ändringen består däruti, att uttrycket »övertidsarbete, bestående av lastning eller lossning» utbyttts emot orden »övertidsarbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller lossning». Härigenom varder, i överensstämmelse med vad som torde vara att anse såsom stadgandets grund, uttryckligen angivet, att det ar-bete, som här avses, är tyngre arbete, vilket såsom sådant påkallar det i den högre övertidsersättningen liggande korrektivet, vilket ingalunda kan sägas vara fallet med *allt* arbete, som är att hänföra till lastning eller lossning, så-som vinschtjänst, därmed i samband stående arbete i maskinavdelningen m. m., men väl med arbete, varvid vederbörande tager direkt befattning med last, så-som vid bärande, flyttande, forslande eller dylikt. 1921 års sakkunniga ville till och med helt utesluta stadgandet om den dubbla övertidsersättningen i detta avseende. De anföra såsom skäl härför följande: »Arbete med lastning och loss-ning torde numera i regel icke vara av sådant slag, att särskilda stadganden rörande dylikt arbete äro motiverade. För att så skulle vara fallet, synes last-ning 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 besättningens 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 skälig.»

20 §.

I fråga om de i denna paragraf förekommande bötesbestämmelserna finner jag mig böra framhålla, att latituden synes hava erhållit för högt såväl mini-mum som maximum, vilket troligen är en kvarleva från den kristid, som var rå-dande vid lagens tillkomst. I detta hänseende erinras, hurusom icke vare sig

sjölagen eller sjömanslagen utrustats med högre minimum eller maximum än allmänna strafflagen, nämligen 5—500 kr. Skäl för någon särställning härutinnan torde väl näppeligen föreligga för sjöarbetstidslagens vidkommande.

Häremot har påpekats, att enahanda högre böteslatitud som den, varmed sjöarbetstidslagen blivit försedd, vore tillfinnandes inom industrins arbetstidslag, varför konsekvensen fordrade, att den förra lämnades orubbad. Den omständigheten, att en oriktighet står i överensstämmelse med en annan, synes emellertid utgöra ett föga talande skäl mot rättelses åvägabringande. Jag föreslår därför ändring i berörda avseende.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag hemställa,

att riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 81 i dess framlagda skick, för sin del besluta fortsatt tillämpning av sjöarbetstidslagen under en tid av ytterligare tre år från och med den 1 januari 1927 med de jämkningar, som påkallas jämlikt härvid framställda ändringsförslag.

Stockholm den 20 februari 1926.

Eliel Löfgren.

F ö r s l a g

till

Sjöarbetstidslag.

1 kap. Inledande bestämmelser.

1 §.

*Lagens till-
lämplighet.*

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

2 m o m. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av befälhavaren;

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

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

person, tillhörande redarens familj; samt

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

- a) kronan tillhörigt fartyg, om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,
- b) fiske- eller fångsfartyg, då det såsom sådant användes,
- c) isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes,
- d) lustfartyg,

e) segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

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

2 §.

Definitioner.

1 m o m. I denna lag förstås med

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

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

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

helgdag: söndag eller här i riket bruklig helgdag;

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

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

*Undantag
vid beräk-
nande av
arbetstid.*

2 m o m. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas *dels* måltidsrast, *dels ock* annat uppehåll i skeppstjänsten, för såvitt detsamma varar minst en halv timme.

2 kap. Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas å längre resor.

3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser gälla å fartyg, som nyttjas å resor, vilka under vanliga förhållanden kräva mera än tolv timmars oavbruten gång. Å dylik resa skall skeppstjänst till sjöss vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

Vaktindelnings.

4 §.

Beträffande arbetstiden till sjöss för sjöman, vars arbete är indelat i vakter, gäller,

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vars arbete är indelat i vakter.

att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugofyra 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, ifall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre, arbetstiden icke må för sådan sjöman ävensom ej heller för motormän eller smörjare under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar, dock beträffande motormän och smörjare under förutsättning tillika att dessas antal likaledes uppgår till minst tre;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet kollämpare eller eldare å oljeeldat fartyg uppgår till minst tre, arbetstiden för sådan sjöman icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar;

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

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

5 §.

Till sjöss må sjöman, vars arbete är indelat i vakter och som ej tillhör den i 6 § omförmälda personal, å söckendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.

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

6 §.

Till sjöss må sjöman, vars arbete icke är indelat i vakter och som är anställd för tillsyn å provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för upppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband, å söckendag icke användas till skeppstjänst mera än

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal.

tolv timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppspassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden.

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

7 §.

Ordinarie arbetstid i hamn vid kortare uppehåll.

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

8 §.

Ordinarie arbetstid i hamn vid längre uppehåll.

Därest fartygs uppehåll i hamn avses att vara längre, än i 7 § omförmäles, eller skeppstjänsten vid kortare uppehåll dock ej varder anordnad så, som i nämnda paragraf sägs, skall beträffande sjömans ordinarie arbetstid gälla, att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta, i tropikerna sju, timmar, dock att nödigt antal sådana sjömän må under sammanlagt ytterligare högst en halv timme användas till utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten (*klarering*);

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å helgdag användas till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden;

att sjöman, som tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än tolv timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppspassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden; samt

att arbetstiden skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m., såvida ej annat överenskommes eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 f. m. och klockan 7 e. m., såframt ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

9 §.

Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

1 m o m. Då fartyg, som nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till arbete utan annan inskränkning än att arbetstiden under två på varandra följande dygn icke må överstiga

aderton timmar för styrman, vars arbetstid enligt 4 § må utgöra högst denna tid;

sexton timmar för sådan sjöman, vars arbetstid enligt 4 § må utgöra högst denna tid; samt

tjugofyra timmar för annan sjöman.

2 m o m. Då fartyg, som nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till arbete utan annan inskränkning än att arbetstiden för dygn räknat icke må överstiga

åtta timmar för sjöman, vars arbetstid enligt 4 § må utgöra högst sexton timmar under två på varandra följande dygn; samt

tolv timmar för annan sjöman.

3 kap. Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas å kortare resor.

10 §.

Å fartyg, som nyttjas å resor, vilka under vanliga förhållanden kräva högst tolv timmars oavbruten gång, och där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i 2 kapitlet lända till efterrättelse. *Ordinarie arbetstid å fartyg med vaktindelning.*

11 §.

Å fartyg, som nyttjas å resor, vilka under vanliga förhållanden kräva högst tolv timmars oavbruten gång, och där skeppstjänst icke är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skall beträffande arbetstiden såväl till sjöss som i hamn gälla, *Ordinarie arbetstid till sjöss och i hamn å fartyg utan vaktindelning.*

att sjöman icke må användas till skeppstjänst mera än tjugofyra timmar under två på varandra följande dygn; samt

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

4 kap. Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

12 §.

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

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

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

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

d) askhissning till sjöss;

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

f) nödig vakttjänst i hamn.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av bestämmelserna under a) — e) här ovan, är han, såvitt ej annat överenskommits, icke berättigad till ersättning i vidare mån, än i 23 § sjömanslagen sägs.

För under f) omförmäld vakttjänst, som förrättas å annan tid än under ordinarie arbetstid, skall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas under samma dygn eller närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn eller ock ersättning utgå såsom för övertidsarbete.

13 §.

Sjöman vare, med de begränsningar, som angivas i 14 §, pliktig att i större utsträckning och å andra tider, än i andra och tredje kapitlen sägs, mot ersättning utföra jämväl annan än i 12 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

Övertidsarbete, som erfordras för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn och som måste företagas å tid, då sjöman eljest endast må användas till skeppstjänst, som i 12 § omförmäles, skall icke vara underkastat de i 14 § angivna begränsningar, men skall ersättning enligt 15 § utgå därför. *Övertidsarbete.*

14 §.

*Begrän-
ning av
övertids-
arbetet.*

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

2 m o m. Befinner sig fartyg, där skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, i hamn, må sjöman icke användas till övertidsarbete å söckendag, därest tiden för sjömannens skeppstjänst därigenom skulle antingen överstiga den ordinarie arbetstiden för samma dygn med mera än sex timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugoåtta timmar; samt

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

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

3 m o m. Å fartyg, där skeppstjänst icke är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, må sjöman icke användas till övertidsarbete, därest den tid, varunder han såväl i hamn som till sjöss utför skeppstjänst, därigenom skulle under två på varandra följande dygn överstiga trettio timmar.

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

15 §.

*Ersättning
för övertids-
arbete.*

Ersättning för övertidsarbete skall, för timme räknat, utgöra, när arbetet utföres å söckendag, minst en ethundrafemtiodel och, när arbetet utföres å helgdag, minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

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

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

5 kap. Övriga bestämmelser.

16 §.

*Ogiltigt
avtal.*

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan.

17 §.

*Övertids-
journal.*

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

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

18 §.

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

Lagen tillgänglig ombord.

19 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad i 1, 6 och 7 kapitlen lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg finnes stadgat.

Tillsyn å lagens efterlevnad.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

20 §.

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas, straffes med böter från och med fem till och med femhundra kronor. Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap och vilja.

*20—23 §§.
Straffbestämmelser.*

21 §.

Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 17 §, straffes med böter från och med fem till och med femhundra kronor.

22 §.

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

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

23 §.

Asidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 18 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

24 §.

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

Åtal.

25 §.

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

Laga domstol i tvistemål.

26 §.

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

27 §.

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