

Nr 23.

Ankom till riksdagens kansli den 3 maj 1926 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbets-tidslag) dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 29 januari 1926 dagtecknad proposition, nr 81, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga här nedan införda förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbets-tidslag).

I samband med berörda proposition har utskottet till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

inom första kammaren:

nr 250 av herr *Lindley*;

nr 256 av herr *Enhörning*;

nr 263 av herr *Carl Gustaf Ekman m. fl.*; och

nr 266 av herr *von Sydow m. fl.*; samt

inom andra kammaren:

nr 371 av herr *Löfgren* i Stockholm;

nr 387 av herr *Hamilton m. fl.*;

nr 388 av herrar *Lövgren* i Nyborg och *Törnkvist* i Karlskrona; och

nr 391 av herr *Lindman m. fl.*

Beträffande de skäl, som ligga till grund för det i propositionen framlagda lagförslaget, tillåter sig utskottet att hänvisa till propositionen, i den mån ej redogörelse därför lämnas här nedan.

Vad motionärerna hemställt återgives i det följande antingen i samband med utskottets yttrande över behovet av fortsatt lagstiftning å förevarande område eller under de särskilda paragraferna i lagförslaget. I motiveringen till herr Enhörnings motion I: 256 har gjorts vissa uttalanden om åtskilliga bestämmelser i lagen, vilka motionären ansett otillfredsställande. Då ändringsyrkanden emellertid icke framställts, har utskottet icke upptagit motionärens förslag här-tinnan vid behandling av de särskilda paragraferna.

Herr Löfgren i Stockholm har i sin motion II: 371 framfört, förutom vissa sakliga ändringsförslag, jämväl förslag om formell omredigering av vissa rubriker och av lagtexten till ett flertal paragrafer. Då utskottet icke funnit anledning frångå Kungl. Maj:ts förslag i berörda hänseenden, har utskottet icke ansett erforderligt att vid behandlingen av de särskilda paragraferna redogöra för herr Löfgrens förslag härutinnan.

I fråga om de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, tillåter sig utskottet, i den mån ej redogörelse därför lämnas här nedan, att hänvisa till motionerna.

Utskottet. I likhet med övriga arbetstidslagar upphör lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg att gälla med 1926 års utgång. Fråga föreligger därför huruvida lagen skall erhålla förlängd giltighet.

Genom beslut den 30 april 1925 anmodade Kungl. Maj:t kommerskollegium att verkställa utredning rörande verkningarna av berörda lag samt till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Efter verkställande av den sålunda anbefallda utredningen har kommerskollegium med utlåtande den 28 november 1925 till Kungl. Maj:t avgivit förslag till sjöarbetstidslag samt till ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen. Vid utredningens verkställande har kollegium funnit sin uppgift vara i främsta rummet att undersöka, huruvida sjöarbetstidslagets verkningar äro av den art, att dess upphävande bör tillrådas. Vad vid utredningen förekommit har icke givit kollegium anledning till en dylik slutsats, utan har kollegium funnit sig kunna tillstyrka, att lagen förlänas fortsatt giltighet, dock alltjämt allenast tills vidare under någon kortare tid, som lämpligen kunde bestämmas till ytterligare tre år. För detta förbehåll talade enligt kollegii mening dels behovet av ytterligare erfarenhet rörande lagens verkningar, innan dess olika stadganden definitivt lagfästades, och dels framför allt hänsyn till de internationella förhållanden, som ur lagstiftningssynpunkt alltjämt innebure samma stora oviss-het som tidigare. Med den ställning till frågan om förlängning av lagens giltighet, kollegium sålunda intagit, hade kollegium icke funnit sig böra i någon större utsträckning föreslå några sakliga ändringar i lagens särskilda bestämmelser. Kollegium betonade emellertid eftertryckligt, att av detta förhållande alldeles icke finge dragas någon slutsats rörande behovet av dylika ändringar, vilken fråga tvärtom syntes kollegium böra underkastas en omsorgsfull detalj-prövning, om och när det kunde bliva fråga om definitiv lagstiftning i ämnet.

De synpunkter, som kollegium sålunda anfört, hava icke godkänts av Kungl. Maj:t. Vederbörande departementschef har ansett, att de erfarenheter, som vunnits under de år lagen tillämpats, redan ådagalagt, att lagen i sina huvuddrag är väl avvägd. Kungl. Maj:t har i överensstämmelse härmed föreslagit att sjöarbetstidslagen nu antages utan begränsad giltighetstid.

I motionen I: 256 samt i de lika lydande motionerna I: 266 och II: 391 har yrkats, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition.

I motionerna I: 263 och II: 387, vilka äro lika lydande, har hemställts, att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition, måtte för sin del antaga

en lag av i huvudsak enahanda innehåll som lagen den 29 juni 1923 angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg, dock att lagen skulle gälla från den 1 januari 1927 till och med den 31 december 1929.

Slutligen har i motionen II:371 hemställts, att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition i dess framlagda skick, måtte för sin del besluta fortsatt tillämpning av sjöarbetstidslagen under en tid av ytterligare tre år från och med den 1 januari 1927 med vissa i motionen närmare angivna jämkningar.

Den utredning, som verkstälts av kommerskollegium, kan enligt utskottets uppfattning icke anses hava givit vid handen att sjöarbetstidslagen varit för rederinäringen så betungande att dess upphävande av denna anledning kan anses nödvändigt, även om lagstiftningen för denna näring givetvis medfört ganska kännbara ekonomiska olägenheter. Otvivelaktigt är att lagen å andra sidan bidragit att giva sjöfolket i icke ringa mån förbättrade arbets- och levnadsförhållanden. Utskottet anser sig därför icke kunna förorda bifall till det motionsvis framförda yrkandet att med innevarande års utgång lagstadgad reglering av arbetstiden å svenska fartyg skulle upphöra. Den verkställda utredningen giver emellertid vid handen att lagstiftningen även i den av kommerskollegium föreslagna reviderade formen är behäftad med icke oväsentliga brister och att tillräcklig erfarenhet ännu saknas för framställande av förslag till dessas avhjälpande. Det kan därför enligt utskottets mening icke vara ändamålsenligt att såsom definitiv besluta en lag, som redan vid antagandet kan betecknas som bristfällig. Detta lagstiftningsområde har ju, som känt är, under den gångna tiden visat sig vara i ovanligt hög grad svårt att bedöma. Härtill kommer att hänsynen till de internationella förhållandena på detta område innebära en maning till att framgå med försiktighet. Såsom av kommerskollegii utredning framgår har flertalet av de stora sjöfartsidkande nationerna alltjämt icke genomfört någon lagstiftning i ämnet. Det kan givetvis icke vara lämpligt för vårt land att genomföra definitiv lagstiftning på området innan dylik lagstiftning vunnit större internationell räckvidd. Utskottet anser sig därför böra tillråda antagandet av en sjöarbetstidslagstiftning å ännu en försöksperiod, vilken lämpligen synes böra, i likhet med vad som föreslagits beträffande den allmänna arbetstidslagen och lagen om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete, fastställas till fyra år.

Det med propositionen framlagda lagförslaget överensstämmer i huvudsak med nu gällande lag i ämnet. Granskningen av nämnda lagförslag och de i ämnet väckta motionerna har beträffande de särskilda lagrummen givit utskottet anledning till de uttalanden och de ändringsförslag, som nedan anmärkas.

1 § 2 mom.

Herr Löfgren i Stockholm har i sin motion II:371 föreslagit, att från lagens tillämplighetsområde skulle undantagas alla befälhavare.

*Motionen
II: 371.*

Motionen II: 388. Herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona hava i sin motion II: 388 yrkat, att de med c) och e) betecknade styckena i momentet måtte utgå.

Utskottet. I fråga om herr Löfgrens i Stockholm yrkande om undantagande av alla befälhavare från lagens tillämpning vill utskottet erinra om att denna fråga var föremål för behandling vid den revision av lagen, som ägde rum vid 1923 års riksdag. Ehuru förslag från olika håll framställdes om undantagande av alla befälhavare från tillämpningen av sjoarbetstidslagstiftningen, blev sådant förslag likväl icke upptaget i propositionen till riksdagen och kom ej heller motionsvis under riksdagens prövning. Frågan har ej heller upptagits i det till grund för förevarande proposition liggande förslaget från kommerskollegium.

Utskottet har icke ansett att ändring i begärd riktning under den fortsatta provisorietiden bör vidtagas.

Ej heller har utskottet ansett lämpligt förorda bifall till herrar Lövgrens i Nyborg och Törnkvists i Karlskrona förslag om borttagande av de med c) och e) betecknade styckena.

2 § 2 mom.

Motionen II: 371. Herr Löfgren i Stockholm har i sin motion II: 371 föreslagit förkortning från 1 timme till $\frac{1}{2}$ timme av den tid, vartill annat uppehåll i skeppstjänsten än måltidsrast skall uppgå för att få undantagas vid beräknande av arbetstiden.

Utskottet. Utskottet hyser den uppfattningen att detta ändringsförslag, som till sina konsekvenser icke är fullt utrett, icke lämpligen bör genomföras under det nu föreslagna provisoriet.

3 §.

Motionen II: 388. Herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona hava i sin motion II: 388 hemställt att till paragrafen måtte fogas följande tillägg: »Härunder inrymmas icke s. k. stationsvakter.»

Utskottet. Herrar Lövgrens i Nyborg och Törnkvists i Karlskrona hemställan innebär, att sådant vaktsystem, som består däruti, att vakttidens längd bestämmes av gångtiden mellan vissa platser (stationer), icke skulle få anordnas till sjöss & resor, som under vanliga förhållanden kräva mera än tolv timmars oavbruten gång.

Såsom framgår av kommerskollegii redogörelse för förevarande spörsmål (prop. sid. 49 ff.) hävdar kollegium den uppfattningen, att ifrågavarande vaktsystem bör lika väl som systemet med tidvakter kunna anses som vaktindelning i lagens mening. Enligt vad kollegium uppger hava vid tillämpningen av sådant vaktsystem några missförhållanden icke visat sig i praktiken, då frågan i allmänhet blivit genom fria avtal löst på ett för sjöfolket betryggande sätt.

Med hänsyn till vad av kollegium anförts och då, enligt vad utskottet inhämtat, anordnande av ifrågavarande vaktsystem oftast föranletts av fram-

ställningar från sjöfolkets egen sida, har utskottet icke ansett sig böra för den nu föreslagna provisorietiden förorda ändring i av motionärerna angiven riktning.

4 §.

I sitt i ärendet avgivna yttrande hade kommerskollegium föreslagit, förutom ett par formella ändringar, jämväl saklig omarbetning i två hänseenden. Genom det ena av dessa förslag skulle arbetstidens begränsning till sexton timmar under två dygn för motormän och smörjare göras beroende i första hand av att det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre samt i andra hand av att motormännens resp. smörjarnas antal uppgår till minst samma tal. Genom den andra ändringen avser kollegium att reglera arbetstiden för eldare å oljeeldade fartyg enligt samma grunder, som nu gälla och efter kollegii förslag fortfarande skulle gälla för kollämpare. Arbetstiden för eldare å oljeeldat fartyg komme enligt kollegii förslag sålunda icke att, såsom arbetstiden för andra eldare, bestämmas med hänsyn till fartygets användning i olika farter och till dess maskinstyrka.

Kommerskollegium.

Byråchefen Th. Fürst, vilken såsom representant för socialstyrelsen närvarit vid förevarande ärendes slutliga handläggning inom kommerskollegium, har framhållit, att de ovannämnda sakliga ändringarna i förhållande till nuvarande bestämmelser syntes avsedda att reglera mera sällan förekommande fall, där liksom hittills skett arbetstiden fortfarande lämpligen borde ordnas genom dispensförfarande.

I propositionen hava kollegii ifrågavarande sakliga ändringsförslag icke upptagits.

Kungl. Maj:t.

Herr Löfgren i Stockholm har emellertid i sin motion II: 371 framfört de av kommerskollegium föreslagna ändringarna.

Motionen II: 371.

Då utskottet hyser den uppfattningen, att dispensförfarande icke bör i förevarande fall tillitas för att åstadkomma rättelse, föreslår utskottet, att paragrafen erhåller den av kommerskollegium förordade lydelsen.

Utskottet.

8 §.

I fråga om denna paragraf föreligga ändringsförslag i två hänseenden, nämligen dels rörande den av Kungl. Maj:t föreslagna utökningen av arbetstiden i hamn å söckendag med hänsyn till förberedelse- eller avslutningsarbeten och dels rörande frågan om vakttjänsten i hamn.

a) *Frågan om utökning av arbetstiden i hamn för nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten.*

I sitt författningsförslag hade kommerskollegium ifrågasatt en utökning av den ordinarie arbetstiden i hamn å söckendag från åtta (i tropikerna sju) timmar till åtta och en halv (i tropikerna sju och en halv) timmar.

Kommerskollegium.

Till stöd härför hade kommerskollegium framhållit, att den överskjutande halvtimmen krävdes för vissa förberedelse- och avslutningsarbeten — s. k. klargöring, såsom lastluckornas av- och påläggning, lastpråmarnas förtöjning m. m. — som borde omedelbart föregå eller efterfölja lastnings- och lossningsarbetet och vilkas verkställande vore nödvändiga för ett rationellt utnyttjande av den

till åtta timmar begränsade tid, som finge disponeras för lastningen och lossningen. Med avseende härå hade av kollegium vidare anförts uttalanden av såväl kollegii sjötekniska biträde som socialstyrelsen, av vilka uttalanden syntes framgå, att dessa funnit de nuvarande arbetstidsbestämmelserna hava till följd, att påläggandet av lastluckorna numera oftare än före lagens tillkomst uraktlättes, vilket i sin ordning skulle hava medfört åtskilliga olycksfall. Ett ytterligare skäl för utökning av arbetstiden ansåge kollegium ligga i det förhållandet, att den allmänna arbetstidslagen numera i 7 § innehölle ett stadgande, som för utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten medgäve en ännu större utökning, än den av kollegium i fråga om arbetstiden å fartyg föreslagna, av den eljest stadgade ordinarie arbetstiden. Slutligen borde enligt kollegii mening avseende fästas vid skillnaden mellan industriarbetarnas och sjöfolkets arbetsförhållanden i det avseendet, att de förra arbetarna i motsats mot sjöfolket hade att, förutom den egentliga arbetstiden, räkna med en viss, ofta avsevärd, tid för förflyttningen till och från arbetsplatsen, för vilken tid någon ersättning ej åtnjotes.

Beträffande kommerskollegii ifrågavarande förslag hade byråchefen Fürst uttalat som sin mening, att syftet med förslaget syntes kunna vinnas genom att låta utökningen avse allenast för ifrågavarande förberedelse- och avslutningsarbeten nödvändigt antal sjömän.

Föredragande departementschefen.

Föredragande departementschefen har i likhet med byråchefen Fürst funnit att det för vinnande av det med förslaget avsedda syftet vore fullt tillräckligt att låta den av kollegium föreslagna utökningen av den ordinarie arbetstiden, i likhet med motsvarande bestämmelse i den allmänna arbetstidslagen, avse allenast det för ifrågavarande förberedelse- eller avslutningsarbeten nödvändiga antalet sjömän.

Motionerna I: 250 och II: 388.

I motionerna I: 250 av herr Lindley samt II: 388 av herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona har yrkats, att den i propositionen föreslagna bestämmelsen om den ordinarie arbetstidens utökning för nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten måtte utgå.

Utskottet.

Utskottet biträder de av kommerskollegium anförda skälen för utökning av arbetstiden för ifrågavarande ändamål och ansluter sig till den i propositionen föreslagna anordningen att låta utökningen avse allenast det för ifrågavarande arbeten nödvändiga antalet sjömän. Utskottet finner sig alltså icke kunna tillstyrka bifall till motionerna.

b) *Frågan om vakttjänst i hamn.*

Kommerskollegium.

I sitt författningsförslag hade kollegium under 12 § upptagit de i sista stycket i 10 § i sjöarbetstidslagen inrymda bestämmelserna om vakttjänst i hamn. I förstnämnda paragraf hade sålunda under f) upptagits »nödiga vakttjänst i hamn» och hade vidare införts ett nytt stycke av följande lydelse: »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.» Slutligen hade vidtagits viss av dessa ändringar föranledd formell jämkning i paragrafens innehåll.

I motiveringen till sitt ifrågavarande förslag hade kollegium anfört bl. a. följande:

Den lösning av frågan om vakttjänst i hamn, som Kollegii förenämnda förslag utgör, är till sin principiella innebörd ett återupptagande av det utav 1921 års sakkunniga framlagda förslaget om vakttjänsts förläggande till vilken tid av dygnet som helst, vilket jämväl behandlats i en av Kollegium med skrivelse den 8 mars 1921 till riksdagens andra lagutskott överlämnad promemoria (se nämnda utskotts utlåtande nr 33/1921). De gångna åren hava givit en rik erfarenhet av de besvär och olägenheter, som vållats av ifrågavarande stadgande, vars tillämpning i viss utsträckning synes hava medfört en brytning med vad förut varit att anse såsom sjömansbruk. Till närmare utredning härutinnan får Kollegium hänvisa till innehållet i ovan nämnda promemoria ävensom till det av 1921 års sakkunniga avgivna utlåtandet, i vilka aktstycken fullgoda skäl synas förebragta för en ändring i syfte att möjliggöra uttagande av vakttjänst i hamn å vilken tid som helst av dygnet under enahanda villkor, som hittills gällt för anordnande av dylik tjänst under natten. Härjämte vill Kollegium erinra därom, att vakttjänst under vissa omständigheter utan tvivel må anses vara säkerhetsarbete och såsom sådant kunna åläggas utan särskild ersättning samt utan begränsning till vare sig timantal eller tid på dygnet, ehuru förefintligheten av stadgandet om nattvakttjänst synes hava undanskynt detta förhållande. Då emellertid tillämpningen av vakttjänststadgandet med dess bestämmelse om fritid eller övertidsersättning är till sjöfolkets fördel, synes det lämpligare att söka åstadkomma rättelse i de avseenden, som särskilt givit upphov till olägenheter, än att genom att lämna saken därhän eventuellt giva anledning till en allmänare tillämpning å vakttjänstgöring i hamn av de för säkerhetstjänst särskilt gällande bestämmelserna.

Som en av de kraftigast påtalade olägenheter, som stadgandet i dess nuvarande avfattning medfört, är omöjligheten att mot compensation genom fritid uttaga vakttjänst på helgdag och då denna frågas ordnande på ett enkelt och lättfattligt sätt stött på hinder, så länge stadgandet om vakttjänsten förbundits med bestämmelserna rörande ordinarie arbetstid i hamn med däri förekommande förbud mot skeppstjänst å helgdag (med visst undantag), har den lämpligaste lösningen befunnits vara, att sammanföra stadgandet om vakttjänst i hamn med föreskrifterna om bland annat säkerhetstjänst, dock med bibehållande i stort sett av samma villkor för vakttjänstens uttagande, som hittills gällt. Detta sammanförande har syntts desto lämpligare som vakttjänst onekligen, med hänsyn till både vakttjänstens art såsom arbete betraktat och den alldeles särskilda behandling denna art av skeppstjänst rönt i lagen, måste anses avsevärt skilja sig från vanlig skeppstjänst, vartill kommer att vakttjänst, såsom ovan framhållits, i viss mån är av säkerhetstjänsts natur. Kollegium har sålunda berett vakttjänsten rum i förevarande paragraf, vars övriga stadganden därvid emellertid kunnat lämnas orubbade, bortsett ifrån ett par smärre, uteslutande redaktionella ändringar.

Den huvudsakliga följden av den ändrade behandling, som vakttjänststadgandet enligt Kollegii förslag erhållit, är materiellt sett *dels* att vakttjänst såsom sådan kan förrättas jämväl mellan klockan 6 f. m. och 6 e. m., *dels ock* att det enligt lagens stadgande om övertidsarbete tillåtna antalet övertidstimmar icke röner någon minskning genom uttagande av vakttjänst. Något väsentligt inträng i principen om arbetstidens begränsning sådan densamma uttryckts i lagen torde emellertid icke härmed kunna anses hava ägt rum, då det synes ligga i sakens natur, att vakttjänst icke anordnas i större utsträckning än som är oundgängligen nödvändigt, för vilket ock en viss garanti torde

ligga uti bestämmelse om fritidskompensation eller övertidsersättning. Där-
emot torde med stadgandets placering i förevarande paragraf hava vunnits ett
från sjömanshåll eftersträvat resultat, nämligen att vakttjänsten tydligt ut-
märkts såsom en från vanligt arbete helt skild art av skeppstjänst och att
sålunda en till vaktman beordrad sjöman icke kan åläggas förrätta med vakt-
tjänstens natur oförenligt arbete, såsom målning, rostknackning och dylikt,
vilket hittills emellanåt lärer hava förekommit.

*Föredra-
gande de-
partements-
chefen.*

I fråga om detta kollegii förslag anfördes vid ärendets föredragning i stats-
rådet av chefen för handelsdepartementet följande:

För egen del vill jag icke motsätta mig en lagändring i syfte att vakttjänst
å helgdag må kunna kompenseras med motsvarande ledighet från skeppstjän-
sten i övrigt. Detta syfte synes mig emellertid lämpligast vinnas genom att,
med bibehållande av bestämmelsen om nattvaktstjänst i dess nuvarande sam-
manhang, till denna bestämmelse foga ett tillägg av innebörd att jämväl för
vakttjänst å helgdag må i stället för ersättning för övertidsarbete kunna beredas
mot vakttjänsten svarande ledighet. Att vidtaga en så genomgripande för-
ändring i principerna för den gällande sjöarbetstidslagstiftningen, som kom-
merskollegii förslag innebär, finner jag däremot varken lämpligt eller av något
behov påkallat.

I fråga om förläggningen av den ledighet, med vilken den till tiden mellan
klockan 6 e. m. och klockan 6 f. m. eller till helgdag förlagda vakttjänsten
må kunna kompenseras, anser jag, i motsats till kommerskollegium, att denna
ledighet i varje fall bör förläggas till helgfritt dygn och att sålunda den för
lättare rengöring såsom ordinarie arbetstid å helgdag medgivna tiden av en
timme icke må användas såsom kompensation ens i fall, då vakttjänsten ägt
rum å helgdag. Jag föreslår följaktligen, att bestämmelserna i ämnet avfattas
i överensstämmelse härmed.

*Kungl.
Maj:t.*

I det i propositionen innefattade lagförslaget har vakttjänsten bibehållits så-
som ordinarie arbetstid. För att nå det av departementschefen angivna syftet
har till bestämmelsen om vakttjänst fogats följande tillägg: »Jämväl för vakt-
tjänst å helgdag må i stället för ersättning för övertidsarbete kunna beredas mot
vakttjänsten svarande fritid under närmast föregående eller närmast efterföl-
jande helgfria dygn.»

*Motionen
II: 371.*

I sin motion II: 371 har herr Löfgren i Stockholm hemställt, att kommerskol-
legii förenämnda förslag måtte läggas till grund för lagstiftningen i ämnet.

Utskottet.

Såsom av det ovanstående framgår ligger den huvudsakliga skillnaden mellan
kommerskollegii och Kungl. Maj:ts förslag till bestämmelser om vakttjänsten i
hamn däri att kommerskollegium sammanfört bestämmelserna om sådan vakt-
tjänst med föreskrifterna om säkerhetstjänst, medan Kungl. Maj:t i sitt förslag
avsett att vakttjänsten liksom hittills skall vara förbunden med bestämmelserna
rörande ordinarie arbetstid i hamn. Den reella innebörden av olikheten mellan
de båda förslagen torde i huvudsak vara den att enligt kollegii förslag de be-
gränsningar av övertidsarbete, som lagen uppställer, icke hava avseende å den
tid, sjömän användas till vakttjänst, under det att enligt Kungl. Maj:ts förslag
så skulle vara fallet.

Utskottet anser välgående skäl tala för kommerskollegii förslag i ämnet. Otvi-
velaktigt är att vakttjänst i hamn till sin art väsentligt skiljer sig från vanlig
skeppstjänst. Vakttjänsten består nämligen till ankars huvudsakligen i att

genom märken i land eller sjömärken iakttaga om fartyget skulle råka i drift samt i dylikt fall varsko befälet ävensom att hava tillsyn över lanternorna. Ligger fartyget vid kaj, består vakttjänsten mest i uppsikt över förtöjning och landgång. Vakttjänst är sålunda till sitt innehåll närmast ett med säkerhetstjänsten jämförbart uppdrag. Genom att inarbeta bestämmelserna om vakttjänst bland stadgandena rörande säkerhetstjänsten vinnes en icke oväsentlig klarhet och reda i lagens uppställning. Någon fara för oskäligt utnyttjande av besättningens arbetstid på grund av att stadgandena om begränsning av övertidsarbete icke längre skulle hava tillämpning å vakttjänst anser utskottet icke föreligga. Otivelaktigt är, att en garanti mot missbruk bland annat ligger i bestämmelsen om fritidskompensation eller övertidsersättning.

9 §.

Herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona yrka i sin motion II: 388, att i paragrafen måtte inarbetas en bestämmelse, som tydligt klargör, att den med lagrummet avsedda arbetstiden icke får tagas i bruk för rena underhållsarbeten, som icke sammanhånga med fartygets ankomst till eller avgång från hamn.

*Motionen
II: 388.*

I fråga om berörda yrkande vill utskottet bringa i erinran det uttalande i ämnet, som gjordes av chefen för finansdepartementet i propositionen nr 364 till 1919 års lagtima riksdag. Departementschefen anförde nämligen om det föreslagna lagrummet rörande arbetstiden vid ankomst till eller avgång från hamn (12 §) följande:

Utskottet.

Vilket arbete, som faller under bestämmelserna i denna paragraf, torde böra bedömas efter omständigheterna i det föreliggande fallet. Givetvis hör dit allt arbete, som omedelbart äger samband med fartygets inlöpande i och förtöjning i hamn eller dess avgång ur hamnen. Emellertid bör jämväl annat arbete kunna åläggas sjöman, t. ex. lossning eller lastning av passagerares effekter eller av stycke gods i mindre omfattning. Däremot bör befälhavare icke anses berättigad på grund av ifrågasvarande bestämmelse att t. ex. efter ankomst till hamn, där hela lasten eller en väsentligare del av densamma skall lossas, påbörja lossningsarbetet å tid, då sjömans ordinarie arbetstid annars ej infaller.

Då sålunda någon otydlighet beträffande stadgandets innebörd icke torde förefinnas, har utskottet icke ansett erforderligt att vidtaga ändring i den av ifrågasvarande motionärer angivna riktningen.

10 §.

Bestämmelserna om rätt för sjömän att en gång i månaden åtnjuta ledighet från skeppstjänsten för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land hade icke upptagits i kommerskollegii reviderade förslag till sjöarbetstidslagstiftning. Om ett stadgande av detta innehåll överhuvud taget alltjämt vore behöfligt, borde detsamma enligt kollegii mening överflyttas till sjömanslagen, därvid stadgandet emellertid torde böra erhålla en avfattning, som i motsats till nuvarande lydelsen begränsade ledighetens åtnjutande till sådana fall, då detta vore av behovet påkallat i och för förverkligande av det angivna syftet att bereda sjömännen tillfälle att ombesörja egna angelägenheter.

*Kommers-
kollegium.*

Kungl. Maj:t. Föredragande departementschefen har emellertid ansett ifrågavarande bestämmelser tillhöra sjöarbetstidslagstiftningen. I propositionen har därför stadgandet i fråga upptagits i dess nuvarande lydelse.

Motionen II: 371. Herr Löfgren i Stockholm har i sin motion II: 371 yrkat, att bestämmelsen måtte utgå ur sjöarbetstidslagstiftningen.

Motionen II: 388. Herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona hava i sin motion II: 388 hemställt, att bestämmelsen måtte givas sådant innehåll, att, om befälhavare utan giltigt skäl nekade sjöman ifrågavarande ledighet, denne skulle i stället för ledigheten erhålla ersättning såsom för övertid.

Utskottet. Utskottet anser icke lämpligt att för den nu föreslagna provisorietiden förordna ändring beträffande ifrågavarande paragraf. Herrar Lövgrens i Nyborg och Törnkvists i Karlskrona förslag kan utskottet icke biträda.

12 §.

Motionen I: 250. Herr Lindley har i sin motion I: 250 hemställt, att andra stycket i paragrafen måtte erhålla följande ändrade lydelse:

»Att sjöman icke må användas till skeppstjänst mera än tjugufyra timmar under två på varandra följande dygn och så anordnat att sjöman beredes tillfälle till minst åtta timmars sammanhängande vilotid under varje dygn, samt»

Utskottet. De synpunkter, som av herr Lindley anförts till stöd för berörda yrkande, anser utskottet värda beaktande. Utskottet anser emellertid förevarande spörsmål vara så invecklat, att man icke utan särskild utredning kan bedöma frågan om lagstiftningsåtgärder för att råda bot på de uppgivna missförhållandena. Även om den av motionären föreslagna lagändringen skulle genomföras, torde det med motionen avsedda syftet likväl icke uppnås, då den av honom föreslagna bestämmelsen icke skulle hindra, att sjöman uttoges till 24 timmars sammanhängande tjänstgöring. Utskottet har ansett lämpligt föreslå, att riksdagen avlåter skrivelse i ämnet till Kungl. Maj:t.

13 §.

I fråga om den ändring, som utskottet föreslår beträffande inordnande under denna paragraf av vakttjänst i hamn, har förut redogjorts under 8 §.

Motionen II: 388. Herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona hava i sin motion II: 388 föreslagit, att punkten d) rörande askhissning till sjöss måtte utgå eller sådan ändring vidtagas, att dylikt arbete bleve betalt såsom övertidsarbete.

Utskottet. Utskottet vill erinra om att samma yrkande framställt av herr Lövgren i Nyborg vid 1919 års lagtima och urtima riksdagar utan att vinna riksdagens bifall. Utskottet anser icke skäl föreligga att nu frångå den uppfattning riksdagen intagit i denna fråga.

16 §.

Motionen II: 371. Herr Löfgren i Stockholm har i sin motion II: 371 yrkat sådan ändring i paragrafen, att uttrycket »övertidsarbete, bestående av lastning eller lossning»

bleve utbytt mot uttrycket »övertidsarbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller lossning».

I sitt den 19 maj 1922 avgivna utlåtande hava de särskilda sakkunniga, som genom beslut den 30 augusti 1921 tillkallats av kommerskollegium för undersökning rörande verkningarna av sjöarbetstidslagen, i denna fråga anført bl. a. följande: Utskottet.

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 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. Vidare har detta stadgande 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 kollegium 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. Ett fixerande av begreppen lastning och lossning torde därför vara ofrånkomligt, och synes härvid endast arbete, varvid sjömannen tager direkt befattning med godset såsom genom flyttande, bärande eller forslande, böra räknas till arbete med lastning eller lossning i lagens mening.

Dessa av de sakkunniga anförda synpunkter anser utskottet väl värda beaktande. Desamma visa, att lagrummet i dess nuvarande lydelse ingalunda kan anses vara tillfredsställande. Såsom herr Löfgren i Stockholm framhållit i sin motion, torde med stadgandet hava avsetts allenast det tyngre arbete, som ligger i ett direkt befattningstagande med last såsom vid bärande och forslande av gods och icke sådant arbete som skötseln av vinscharna eller arbete i maskineriet för vinscharnas drivande. Den av herr Löfgren föreslagna omformuleringen av paragrafen innebär därför enligt utskottets mening allenast ett förtydligande av vad som vid lagrummets tillkomst torde hava avsetts att bliva föremål för reglering.

18 §.

Herrar Lövgren i Nyborg och Törnkvist i Karlskrona hava i sin motion II: 388 hemställt om ändrade grunder för förande av övertidsjournal. För att få en säker utgångspunkt för bedömande av manskapets övertid anse motionärerna erforderligt, att övertidsjournalen föres på sådant sätt, att i densamma antecknas all arbetstid, oberoende av om den anses såsom övertid eller ej.

*Motionen
II: 388.*

Utskottet har icke funnit tillräcklig grund föreligga för en så genomgripande ändring beträffande övertidsjournalens förande, som här föreslagits. Den ökning i arbetet, som härigenom skulle åläggas vederbörande, anser utskottet icke motsvara den ökade säkerhet för övertidsersättningens beräkning, som motionärerna avse.

Utskottet.

21 §.

Motionen II: 371. Herr Löfgren i Stockholm föreslår i sin motion II: 371, att böteslatituden måtte sänkas från 10—1,000 kronor till 5—500 kronor.

Utskottet. Utskottet har icke ansett skäl föreligga till mildring av straffbestämmelserna i förevarande fall.

Ikraftträdelsebestämmelsen.

I fråga om giltighetstiden för den föreslagna lagen har utskottet, såsom av det föregående framgår, funnit sig böra förorda, att lagen göres provisorisk med en giltighetstid av fyra år från ikraftträdandet den 1 januari 1927.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

L a g**om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag).**

Häri genom förordnas som följer:

1 kapitlet.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Lagens tillämpningsområde.

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

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

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

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

läkare och telegrafist;

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

person, tillhörande redarens familj; samt

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

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

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

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

d) lustfartyg,

e) segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 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.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med
skeppstjänst: arbete varom i 1 § 1 mom. sägs;
sjöman: en var som förrättar skeppstjänst, varå lagen äger tillämpning;
oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;
helgdag: söndag eller här i riket bruklig helgdag;
oceanfart: fart bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);
nordsjöfart: annan fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

Definitio-
ner m. m.

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt detsamma varar minst en timme.

2 kapitlet.

Ordinarie arbetstid för sjöman å fartyg, som nyttjas å längre resa.

3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse sjöman å fartyg, som nyttjas å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång. Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

Vaktindel-
ning.

4 §.

Beträffande arbetstiden till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, gäller,

att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugo-
fyra timmar;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän upp-
går 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
sådan sjöman icke må under två på
varandra följande dygn överstiga sex-
ton timmar;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister
uppgår till minst tre, arbetstiden icke
må för sådan sjöman ävensom ej hel-
ler för motormän eller smörjare under
två på varandra följande dygn översti-
ga sexton timmar, dock beträffande
motormän och smörjare under förut-
sättning tillika att dessas antal likale-
des uppgår till minst tre;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet kollämpare
eller eldare å oljeeldat ångfartyg upp-

Ordinarie
arbetstid till
sjöss för sjö-
man, vilkens
skeppstjänst
är indelad i
vakter.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

att arbetstiden för eldare å ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundra femtio indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränkta fart och vars maskinstyrka uppgår till minst sexhundra indikerade hästkrafter, icke må, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än 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 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman. Till sjöss må sjöman, vilkens skeppstjänst icke är indelad 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.

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 §.

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

Arbetstiden 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.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

8 §.

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 (*klar-göring*);

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 uppässning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjöman-nens 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.

För nödig vakttjänst må arbetstiden kunna förläggas mellan klockan 6 e. m. och klockan 6 f. m.; dock skall i så-dant fall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas under när-mast föregående, samma eller närmast efterföljande helgfria dygn eller ock ersättning utgå såsom för overtidsar-bete. Jämväl för vakttjänst å helgdag må i stället för ersättning för overtids-arbete kunna beredas mot vakttjänsten svarande fritid under närmast föregå-ende eller närmast efterföljande helg-fria dygn.

9 §.

1 mom. Då fartyg, som nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till skeppstjänst utöver vad här ovan stadgats, dock icke längre tid, än att arbetstiden under två på varandra följande dygn må utgöra högst

aderton timmar för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § icke må överstiga denna tid;

sexton timmar för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt 4 § icke må överstiga denna tid; samt

tjugofyra timmar för annan sjöman.

2 mom. Då fartyg, som nyttjas i inskräntare fart än nordsjöfart, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till skeppstjänst utöver vad här ovan stadgats, dock icke längre tid, än att arbetstiden under ett dygn må utgöra högst

Ordinarie arbetstid i hamn vid längre uppehåll.

Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

åtta timmar för sjöman, vilkens arbetstid enligt 4 § icke må överstiga sexton timmar under två på varandra följande dygn; samt tolv timmar för annan sjöman.

10 §.

Ledighet från skeppstjänsten.

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

3 kapitlet.

Ordinarie arbetstid för sjöman å fartyg, som nyttjas å kortare resa.

11 §.

Ordinarie arbetstid för sjöman å fartyg med vaktindelning.

Nyttjas fartyg å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång, och är skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i 2 kapitlet lända till efterrättelse.

12 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss och i hamn för sjöman å fartyg utan vaktindelning.

Nyttjas fartyg å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång, men är ej skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skall beträffande arbetstiden såväl till sjöss som i hamn gälla, 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.

Vad i 10 § sägs skall äga motsvarande tillämpning beträffande sjöman å fartyg, som i denna paragraf avses.

4 kapitlet.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

13 §.

Säkerhetstjänst m. m.

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

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

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

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

d) askhissning till sjöss; *samt* d) askhissning till sjöss;

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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.

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.*

14 §.

Sjöman vare, med de begränsningar som angivas i 15 §, pliktig att i större utsträckning och å andra tider, än i 2 och 3 kapitlet sägs, mot ersättning utföra jämväl annan än i 13 § omförmäld skeppstjänst (*övertidsarbete*).

Övertids-
arbete.

Övertidsarbete, som erfordras för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn och som måste företagas å tid, då sjöman eljest endast må användas till skeppstjänst, som i 13 § omförmäles, skall icke vara underkastad de i 15 § angivna begränsningar, men skall ersättning enligt 16 § utgå därför.

15 §.

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

Begränsning
av övertids-
arbete.

2 mom. Befinner sig fartyg, där skeppstjänst 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 tjuugoåttatimmar; 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 mom. 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 mom. Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än aderton timmar i veckan.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

16 §.

*Ersättning
för övertids-
arbete.*

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

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

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 kapitlet.

Övriga bestämmelser.

17 §.

*Ogiltigt av-
tal.*

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

18 §.

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

19 §.

*Lagen till-
gänglig om-
bord.*

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

20 §.

*Tillsyn å
lagens efter-
levnad.*

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

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

21 §.

*Straff-
bestämmel-
ser.*

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 10 §, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

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

22 §.

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

23 §.

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

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

24 §.

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

25 §.

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

26 §.

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

27 §.

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

28 §.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1927.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1927 samt gäller till och med den 31 december 1930; skolande dels beträffande sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som avses i 21—24 §§, dels ock i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, vad i lagen är stadgat fortfarande att gälla även efter sistnämnda dag.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag, som avses i 1 § 3 mom.

Eftergift, som med stöd av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg beviljats utan begränsning till viss tid, skall, i den mån vederbörande myndighet ej annorlunda bestämmer, fortfarande tillsvidare äga giltighet.

B) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning rörande lämpligheten av det i herr Lindleys motion nr 250 i första kammaren framförda spörsmålet om sådan ändring av bestämmelserna i sjöarbetstidslagen, att sjöman å fartyg utan vaktindelning till skydd för överansträngning beredes viss sammanhängande vilotid under varje dygn, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda;

C) att motionerna nr 250, 256, 263 och 266 i första kammaren samt nr 371, 387, 388 och 391 i andra kammaren, i den mån de icke blivit besvarade genom vad utskottet ovan hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 29 april 1926.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, von Koch, Sigfrid Hansson, greve Spens, von Stockenström, Thorberg*, Martin Svensson** och *Åkerberg*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson i Kalmar*, Öberg, Hagman, Magnusson i Skövde*, Ödström, Johanson i Stockholm*, Holmström i Stockholm och Lindgren i Dingelvik**.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

I fråga om utskottets hemställan under punkt A).

1) av herrar greve *Spens*, *Martin Svensson* och *Magnusson* i Skövde, vilka ansett, att utskottet, i anslutning till de av herrar von Sydow m. fl. och Lindman m. fl. i ämnet väckta motionerna, bort hemställa om avslag å propositionen;

2) av herrar *Sigfrid Hansson*, *Thorberg*, *Åkerberg*, *Magnusson* i Kalmar. *Hagman*, *Johanson* i Stockholm och *Holmström* i Stockholm, vilka anfört:

»Resultatet av den av kommerskollegium verkställda utredningen angående sjöarbetstidslagens verkningar giver vid handen, att denna lag, utan att ha vållat rederinäringen några större olägenheter, tillförsäkrat sjöfolket så betydelsefulla lättnader i arbets- och levnadsvillkoren, att ett definitivt fastställande av densamma vore synnerligen välbetänkt. Denna lag har liksom den allmänna arbetstidslagen tillämpats mer än sex år, en tidsperiod, som på goda grunder torde kunna anses tillräcklig för ett bedömande av lagstiftningens ändamålsenlighet. En ytterligare utsträckning av försökstiden kan knappast anses vara sakligt motiverad och lär väl inte komma att få någon betydelse för dem, som önska göra nya erfarenhetsrön. Det är visserligen sant, att denna lag är behäftad med icke oväsentliga brister, vilka dock äro av den art att sjöfolket framför allt har anledning att beklaga sig över dem, men i den mån det blir möjligt att förbättra lagen, torde detta kunna ske lika lätt om den nu erhåller definitiv giltighet som om den endast förlänas provisorisk karaktär.

Mot de av Kungl. Maj:t föreslagna lagändringarna ha vi intet att erinra.

Beträffande den av herr Lindley i motionen I: 250 föreslagna ändrade lydelsen av 12 § andra stycket förena vi oss med utskottet i dess hemställan om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning.

På grund av vad vi sålunda anfört, få vi hemställa,

att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition.»

Beträffande utskottets hemställan under punkt B.

av greve *Spens*, som med instämmande av herr *Martin Svensson* yrkat avslag å utskottets hemställan om skrivelse samt till stöd för detta yrkande anfört följande:

»Utskottets ifrågavarande skrivelseförslag grundar sig på de i herr Lindleys motion nr 250 i första kammaren lämnade uppgifter, att Kungl. Komerskollegium med stöd av nu gällande och av utskottet till provisorisk förnyelse föreslagna bestämmelser i sjöarbetstidslagen skulle hava medgivit bolag, som idkar prämtrafik, rätt att av sina pråmskeppare uttaga under två på varandra följande dygn 30 timmars styrtid i följd, inberäknat övertidsarbete — med

undantag dock av 2 timmars uppehåll efter 12 timmar — samt att på sådant sätt under 4 veckor i följd uttaga av skepparna 252 timmars ordinarie arbete och 72 timmars övertidsarbete. Å Mälaren lära skepparna enligt uppgift i samma motion få under ett och samma dygn hava till och med 14 timmars styrtid. Enligt vad jag inhämtat från transportaktiebolaget i Stockholm lär emellertid ovannämnda långa styrtid icke hava uttagits i den utsträckning, som ovan nämnts, annat än möjligen i något enstaka undantagsfall. Tillstånd att uttaga nyssnämnda arbetstid under fyra veckor har meddelats av Kungl. Maj:t i dispensväg och icke av Kommerskollegium.

Tydligt är, att säregna förhållanden vidlåda denna prämtrafik i inre farvatten. Dess art nödvändiggör, att arbetstiden får uttagas i vissa perioder. Under en avsevärd tid är skepparens arbete begränsat till att endast hava tillsyn över pråmen. Att tjänstgöringen icke kan betecknas som ansträngande torde framgå däray, att sammanlagda arbetstiden under tiden juni—november 1924 för styrning, slussning, tillsyn under lastning eller lossning ävensom lämpning av last enligt uppgjord statistik lär hava utgjort i genomsnitt 6.37 timmar per dag och skeppare. Att skepparna icke heller taga skada till sin hälsa synes framgå däray, att medelåldern hos desamma för närvarande utgör 52 $\frac{1}{2}$ år, samt att deras anställningstid i medeltal utgör 17.8 år.

Redan genom den begränsning, som hittills skett, av arbetstiden till visst antal timmar under fyra veckor lär det hava visat sig ytterst svårt att få prämtrafiken ekonomiskt bärig. Genom ytterligare inskränkning av arbetstiden skulle även andra svårigheter uppstå. Det torde då bliva nödvändigt att utöka pråmbesättningen med en man. Kajutorna skulle då behöva utvidgas för att bliva godkända för två män. Därigenom skulle dels inkräkning ske på lastutrymmet och dels skepparna berövas tillfälle att, såsom nu vanligen lär ske, å pråmarna medhava sina hustrur, vilka laga mat åt dem. Med stor sannolikhet kunna kraftiga protester mot sådan ändring motses från nuvarande skepparkår.»