

## Nr 319.

Av herr **Möller m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 242 till årets riksdag föreslås fortsatt giltighet under en tid av tre år räknat från den 1 januari 1931 av lagen om arbetstiden å svenska fartyg. I enlighet med förslag av vederbörande ämbetsverk, kommerskollegium och socialstyrelsen, innehåller emellertid Kungl. Maj:ts proposition förslag om ändring av lagens § 9, som handlar om arbetstidens indelning då fartyg ankommer till eller avgår från hamn. I övrigt föreslår Kungl. Maj:t ingen förändring av nu gällande lag.

Sådan nu gällande sjöarbetstidslag visat sig vid tillämpningen till sina verkningar vara, är frågan om dess omarbetning i väsentliga delar en förstahandsfråga. Detta vitsordas också av de enligt § 4 Förordning rörande tillämpning av sjöarbetstidslagen utsedda sakkunniga från respektive intressegrupper inom sjöfarten. De av de sakkunniga, som representera de ombord anställda, yrka, med eller utan förslag om definitiv lagstiftning, ändringar i lagen »berörande såväl dess allmänna grunder som ock flertalet av dess viktigare stadganden». Övriga sakkunniga anse, att lagen bör prolongeras ytterligare, därvid ändringsförslag blott borde framställas rörande § 9. Skulle emellertid annan ändring av lagen *nu* komma ifråga, förbehålla sig rederinäringens sakkunniga att framkomma med ändringsyrkanden — tydligen i försämrande riktning.

När nu sålunda de ombord anställda rest krav om sjöarbetstidslagens omarbetning till en i verklig mening arbetstidsreglerande lag och redarnas representanter härpå svara med hot om att kräva ytterligare försämring av de nu gällande lagbestämmelserna, kompromissa ämbetsverken och föreslå med ett undantag prolongering ytterligare av de nuvarande lagbestämmelserna. Det är emellertid att märka, att ämbetsverken rimligtvis för sin del icke torde kunna tillstyrka något förslag om försämring av nu gällande lag, därest ämbetsverken anse att en lagstiftning på detta område överhuvud skall finnas. Det är nämligen så vitt vi förstå ytterst svårt att tänka sig hur en lag, som avsåge att reglera arbetstiden ombord å fartyg, i något avseende skulle kunna fylla en sådan uppgift med ett än ytterligare försvagat innehåll. Den ändring av lagens § 9, som nu föreslås av Kungl. Maj:t, är på sitt sätt belysande för detta. Omskrivna paragraf reglerar, som här ovan erinrats om, arbetsti-

den vid fartygets ankomst till och avgång från hamn. »Tillämpningen av nuvarande 9 §», skriva ämbetsverken, »har givit *upphov* till en tydligen i viss utsträckning förekommande praxis, som ur sjöfolkets synpunkt *måste anses innebära en försämring, jämfört med vad som varit bruk och sed, innan någon lag tillkommit.*» Även om detta stränga omdöme allenast gäller denna paragraf, som nu också föreslås omarbetad, men som med den av ämbetsverken föreslagna nya formuleringen ändock skulle komma att medgiva en sammanlagd arbetstid av upp till 26 timmar under två på varandra följande dygn, är det icke dess mindre så att lagtillämpningen så avsevärt vattnat ut de övriga väsentliga lagbestämmelserna, att omdömet även om en del av dem med fog drabbas av ämbetsverkens sålunda uttalade omdöme om den praxis, som nuvarande § 9 givit upphov till. Inom sjöfolkskretsar höres nu också allt oftare det talet föras, att praxis i den nuvarande lagens skugga är sämre än ingen lag alls.

Fog torde därför förvisso till fullo nu ha förelegat för en rationell omarbetning i väsentliga punkter av sjöarbetstidslagen i riktning mot förbättringar för de ombord anställda.

Att förslag till lagens revision likväl nu icke framlagts av ämbetsverken säges bero på dels vad här ovan anförts om de olika sjöfartsintressenas skilda krav i förändrande riktning och dels därpå, att, sedan 1926 års sjöarbetstidslag antogs, frågan om åstadkommande av internationell reglering av sjöfolkets arbetstid, genom antagande av en allmän konvention i ämnet, upptagits av internationella arbetsorganisationen i Genève. Dessutom anse ämbetsverken att en »vidlyftig utredning» måste föregå en revision av sjöarbetstidslagen. Vad frågan om utredning angår, förefaller det som ämbetsverken alldeles underlåta att taga i betraktande de erfarenheter, som inhämtats under de nära tio år sjöarbetstidslagen varit i gällande kraft. Hållpunkter för bedömande av behoven på skilda punkter över detta lagstiftningsområde torde förvisso i rikt mått ha givits av erfarenheterna under lagens giltighetstid. Ämbetsverken säga själva, att »på senare år hade dock en utveckling mot större stadga och säkerhet vid tillämpningen (av lagen) varit skönjbar». Därest ämbetsverken med de erkännanden om lagens bristfälligheter, som givits, icke tagit så starkt intryck, som verkligen synes ha skett, av rederiintressets hot att kräva ytterligare försämring av lagen och förutsatt att ämbetsverken själva erkänna riktigheten av de påtalade bristfälligheterna, vill det förefalla som om ämbetsverken redan nu bort råda regeringen att rätta till de värsta bristerna och icke nöja sig med den för övrigt ur nyttighetssynpunkt ytterst tvivelaktiga ändringen av § 9.

Att internationella arbetsorganisationen nu upptagit arbetet för en internationell konvention ifråga om sjöarbetstiden och eventuellt därmed sammanhängande delar av sjölagstiftningen bör rimligen icke få utgöra hinder för genomförande av hos oss konstaterade behov av ändringar i vår egen gällande lag. Vår anslutning till en blivande konvention

torde nämligen icke på något sätt störas av sådana ändringar i hos oss gällande lagstiftning på området, som vi anse högst nödigt och nyttigt att innan dess genomföra. Båda dessa här ovan angivna »skäl» emot att nu företaga behöfliga ändringar i sjöarbetstidslagen äro i verkligheten mera *svepskäl* än man synes vara benägen antaga.

Vi ha vid granskning av vederbörliga akter och erfarenheter funnit oss böra påkalla riksdagens uppmärksamhet för behovet att redan nu vidtaga de ändringar och justeringar i gällande sjöarbetstidslag, som erfarenheten bestyrkt redan nu böra göras, för att åt lagen ifråga, åtminstone i stort, ge karaktären av en lag, som reglerar arbetstiden. Här nedan skola vi på de skilda punkterna motivera våra yrkanden.

#### § 1.

I denna paragraf undantages från lagens tillämpning arbete, som utföres av person, som är anställd på isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes, samt arbete av person, som är anställd å 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 sådana fartyg annorlunda förordnat.

Vad beträffar isbrytar- och bärgningsfartyg äro dessa i allmänhet så stora, att de ha besättningsmän inmönstrade till sådant antal att de utan olägenhet kunna uppdelas i tre vakter och arbetstiden begränsas till 8 timmar. Sedan sjöarbetstidslagen började tillämpas, ha kollektivavtal, vari arbetstiden regleras, också av manskapsorganisationerna upprättats, dels med »Röda bolaget» i Göteborg, dels ock med Bärgningsaktiebolaget »Neptun», dels med bärgningsaktiebolaget i Malmö, dels ock slutligen med Stockholms stad, beträffande isbrytare.

Vad beträffar segelfartygen under 100 ton samt de mindre fartygen (t. ex. bogserfartygen), som omnämnas i § 1, äro dessa till stor del bemannade med män under 18 år och de påstådda arbetsförhållandena ombord i dessa fartyg torde icke få lägga hinder i vägen för en begränsning av dessa ynglingars arbetstid. I kollektivavtal har det lyckats sjöfolksorganisationerna att reglera arbetstiden på bogserbåtarna. § 1 bör ändras så att punkterna c och e i dess mom. 2 utgå.

#### § 4.

Denna paragraf innehåller bestämmelser, som reglera arbetstiden då fartyget är till sjöss, och däri föreskrives, att arbetstiden för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, icke skall överstiga 24 timmar på två på varandra följande dygn. Vidare skall arbetstiden för eldare ombord i fartyg om 250 indikerade hästkrafter å Ocean- och Nordsjöfart och eldare ombord i fartyg om 600 indikerade hästkrafter i Östersjöfart icke överstiga 16 timmar på två på varandra följande dygn. Motormäns, smörjares, eldares ombord å oljeeldade fartyg samt kollämpares arbets-

tid göres beroende av antalet ombord anställda. Uppgår dessas antal till tre eller flera, är arbetstiden 16 timmar, i annat fall 24 timmar på två på varandra följande dygn.

Dessa lagbestämmelser innebära, att arbetstiden för däcksbesättningen är 12 timmar per dygn då fartyget är till sjöss. Eldares arbetstid å fartyg över det angivna hästkraftsantalet är 8 timmar plus den tid, som åtgår till askhivningen (cirka 1 timme per man och dygn). Motormäns ombord å de större fartygen arbetstid blir för dem, som äro indelade i vakter, 8 timmar och övriga, som då tjänstgöra som dagmän, få en arbetstid av 9 timmar.

Beträffande smörjares och kollämpares arbetstid är den i regel 12 timmar per dygn, då endast de större fartygen ha en bemanning av tre smörjare och kollämpare.

Det förtjänar påpekas, att rederierna, därför att arbetstiden gjorts beroende av antalet ombord anställda, undvikit, att av en och samma kategori anställa tre, ehuruval detta är erforderligt, men för att få tillräckligt med manskap för underhållningsarbete har det mönstrats två smörjare och en dunkeyman och de två smörjarna ha därigenom fått en arbetstid av 12 timmar per dygn och dunkeymannen har fått tjänstgöra som dagman. I paragrafen bör fastställas, att arbetstiden normalt bör vara 8 timmar per dygn.

#### § 5.

I denna paragraf bör dagmans arbete fixeras till 8 timmar per dag och förläggas till tiden mellan klockan 6 f. m. och 6 e. m.

#### § 6.

Arbetstiden för i denna paragraf omnämnd personal bör begränsas till tio timmar å sökendag.

#### § 8.

I denna paragrafs andra stycke intogs år 1926 en bestämmelse, att ett nödigt antal sjömän må, efter den ordinarie arbetstidens slut, användas ytterligare högst en halvtimma till utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten. I de flesta fall utföras dessa arbeten av hamnarbetarna själva och i de fall så ej sker, kan en sådan ordning tillämpas, att den ena vakten börjar arbetet en kvart tidigare och den andra vakten utför dessa arbeten vid dagens slut. Denna bestämmelse har heller icke motsvarat ett sådant bestämt behov, att ett undantag från principen om arbetstidens begränsning till åtta timmar, när fartyg ligger i hamn, just här bör medgivas. Vi yrka sålunda att denna del utgår ur paragrafen.

#### § 9.

I Kungl. Maj:ts förslag till ny lydelse av denna paragraf bör, för att förebygga ett i lagen icke avsett utnyttjande av sjömans arbetskraft, i

första momentet införas en föreskrift därom, att sådant arbete får uttagas allenast därest det är fråga om med ankomsten till eller avgången från hamn sammanhängande arbeten.

## § 13.

Innehåller bestämmelser om arten av arbete, som rubriceras såsom säkerhetstjänst. Givetvis finns intet att anmärka mot bestämmelserna i punkterna a., b., c., där det är fråga om att rädda fartyg, liv eller gods eller undanröja fara för fartyg, liv eller gods, då fartyget är till sjöss. Den under *punkt d.* upptagna askhivningen till sjöss är ett varje vakt återkommande arbete, som bör betalas med övertidsersättning, såvida arbetet icke förlägges på ordinarie arbetstid. Det förekommer näppeligen, att en eldare vid en fabrik eller vid ett liknande arbete i land på sin fritid undanskaffar den aska och slagg, som uppstår under hans ordinarie arbetstid, utan ersättning därför. Detta arbete torde vara lika nödvändigt för fartygets framdrivande som eldningen, och vi kunna icke finna något motiv för att en del av det ordinarie arbetet ombord i ett fartyg normalt skall betecknas såsom säkerhetstjänst. Punkten bör utgå ur paragrafen.

## § 16.

Sextonde paragrafen reglerar övertidsersättningen. Förevarande paragrafs andra stycke innehåller bestämmelser om övertidsersättningens storlek vid lastning och lossning och har haft till syfte att i möjligaste mån begränsa detta slags övertidsarbete därigenom, att betalningen för detta arbete varit högre i händelse det förekommit två eller flera dagar i följd. § 16 i 1919 års lag om arbetstiden å svenska fartyg hade följande lydelse. »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, sjöman, för det å sistberörda dag eller dagar utförda övertidsarbete — av sådan art, utfå ersättning efter den för arbete å helgdag stadgade beräkningsgrund, ändock att arbete utförts å söckendag.»

Enligt denna bestämmelse erhöll envar av besättningsmännen, som selsättas med arbete *i samband* med fartygets lossning och lastning, övertidsersättning som å helgdagsdygn. Sålunda hade de, som betjänade fartygets vinschar, höllo ånga till dessa samt skötte lysmaskinen, förmånen av högre övertidsersättning. Denna förmån bortföll i och med den lagändring, som inträffade genom 1926 års riksdags beslut, och skola *numera* endast de sjömän, som användas till övertidsarbete bestående *uti hantlande av last vid lastning eller lossning* komma i åtnjutande av denna förmån.

Sedan många år har lastningen och lossningen av alla fartyg undantagande en del kustfartyg verkställt av arbetare från land och *enligt kommerskollegiums tolkning av ifrågavarande lagbestämmelse* skall en-

dast de, som direkt arbeta med lastning och lossning, komma i åtnjutande av den högre ersättningen. Alltså en avsevärd försämring av 1919 års arbetstidslag. Riksdagen synes böra återge denna paragrafs andra stycke den lydelse den hade i 1919 års lag.

Vad slutligen beträffar Kungl. Maj:ts förordning rörande tillämpningen av lagen om arbetstiden ombord å svenska fartyg, vari föreskrives i § 3, att kommerskollegium, i den mån det ske kan utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt, skall tillhandagå fartygets redare, befälhavare och besättningsmän med råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter rörande arbetstiden ombord, torde kunna sägas, att den icke på ett tillfredsställande sätt fyllt sitt ändamål. Denna bestämmelse har haft till följd, att kommerskollegium, utan hörande av andra sakkunniga än kollegii tjänstemän, givit sådana upplysningar rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen, som i mångt och mycket verkat ytterst försämrande på arbetsförhållandena. Önskvärt vore, att lagtolkningen och därpå byggda upplysningar om lagens tillämpning kunde ske under mera betryggande former under medverkan av representanter för dem lagen närmast berör. Arbetsrådet bör få om hand även denna arbetstidslagstiftning.

På grund av det anförda hemställas,

att riksdagen måtte, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 242

1:o) för sin del antaga följande förslag till

### Lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag):

#### 1 KAP.

##### *Inledande bestämmelser.*

##### 1 §.

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

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

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

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

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

person tillhörande redarens familj; samt

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

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

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

c) lustfartyg.

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

## 2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

*sjöman*: en var som förrättar skeppstjänst, varå lagen äger tillämpning;  
*oavbruten gång*: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;

*helgdag*: söndag eller här i riket bruklig helgdag;

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

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

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

## 2 KAP.

*Ordinarie arbetstid för sjömän 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.

### 4 §.

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

att arbetstiden icke må överstiga *tolv* timmar per dygn;

att, i fall antalet styrmän uppgår till minst tre, arbetstiden för styрман icke må överstiga *nio* timmar per dygn;

att, i fall antalet maskinister uppgår till minst tre, arbetstiden för maskinist icke må överstiga åtta timmar per dygn;

att arbetstiden för motormän, smörjare, eldare och kollämpare icke må överstiga åtta timmar per dygn;

att arbetstiden för annan sjöman ombord å fartyg å mera än 500 ton bruttodräktighet icke må överstiga åtta timmar per dygn; 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 sjömans åliggande, 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, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör den i 6 § omförmälda personal, å söckendag ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst, än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömans åliggande.

Arbetstiden till sjöss för sjöman, som i denna paragraf avses (dagman), skall förläggas å söckendag mellan kl. 6 f. m. och kl. 6 e. m. såvida ej annan tid med hänsyn till klimatiska förhållanden nödvändiggöres. samt å helgdag mellan kl. 6 f. m. och kl. 9 f. m.

#### 6 §.

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 tio 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 6 f. m. och klockan 9 e. m.

#### 7 §.

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 §.

Därest fartygets 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;



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 sjömans åliggande;

att sjöman, som tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än tio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åliggande; 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. samt för kökspersonalen mellan klockan 6 f. m. och klockan 7 e. m.

9 §.

1 mom. Då fartyg ankommer till eller avgår från hamn å söckendag, må sjöman användas till skeppstjänst för med ankomsten till eller avgången från hamn direkt sammanhängande arbeten utöver vad här ovan stadgats, dock icke längre tid, än att arbetstiden under ett dygn må utgöra högst

nio timmar för styrman,

åtta timmar för annan sjöman.

2 mom. Då fartyget ankommer till eller avgår från hamn å helgdag, må sjöman icke användas till annan skeppstjänst än dels vad som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering eller klargöring i anledning av ankomsten eller avgången, dels lastning eller lossning av passagerarnas effekter eller post eller gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, dels ock där det kan anses ingå i sjömannens åliggande, lättare rengöring eller sådant arbete, som, enligt vad i 6 § stadgats, kan å helgdag åläggas i nämnda paragraf avsedd personal.

10 §.

Under fartygets 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 fyrtyoåtta timmar, må dock sådan ledighet påfordras allenast, såvida fartygets avgång därigenom icke fördröjes.

3 KAP.

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

11 §.

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 §.

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 KAP.

*Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.*

## 13 §.

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

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

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

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

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

e) nödig vakttjänst i hamn.

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

För under e) 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 kapitlen sägs, mot

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

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

#### 15 §.

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

2 mom. Befinner sig fartyg, 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 tjuuguått timmar; samt

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

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

3 mom. Å 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.

#### 16 §.

Ersättning för övertidsarbete skall, för timme beräknat, utgöra, när arbetet utföres å söckendag, minst en etthundrafemtiondedel 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, sjöman för det å sistberörda dag eller dagar utförda övertidsarbete av sådan art utfå er-

sättning efter den för övertidsarbete å helgdag stadgade beräkningsgrund ändock att arbetet utföres å söckendag.

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

## 5 KAP.

### *Övriga bestämmelser.*

#### 17 §.

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

#### 18 §.

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

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

#### 19 §.

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

#### 20 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till 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 §.

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.

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

#### 22 §.

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

23 §.

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

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

24 §.

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

25 §.

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

26 §.

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

27 §.

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

28 §.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931.

---

2:o) att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att de enligt kungl. förordningen den 13 juli 1926 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av lagen om arbetstiden å svenska fartyg åt kungl. kommerskollegium givna uppgifterna må uppdragas åt arbetsrådet.

Stockholm den 1 april 1930.

*Gustav Möller.*  
*Rickard Sandler.*

*Olof Olsson.*

*A. J. Bärq.*  
*Edv. Björnsson.*