

Nr 448.

Av herrar **Lindberg** i Stockholm och **Ström**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 164, med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Under de år sjöarbetstidslagen varit tillämplig har det visat sig att densamma icke fyllt de krav på en i lag reglerad arbetstid som man från början väntat. Anledningarna härtill äro flera. Den omständigheten, att kungl. kommerskollegium, jämlikt kungl. kungörelsen av den 13 juli 1926 § 3 punkt e., skall, i den mån det kan ske utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt, tillhandagå med råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter angående arbetstiden å svenska fartyg, har verkat så att det numera knappast är lagen, utan »råd och anvisningar», som gäller. Från såväl manskaps- som befälshåll ha gjorts allvarliga erinringar mot att kollegium skall ha befogenhet att lämna råd och anvisningar angående lagens tillämpning, som kungl. kungörelsen lämnar medgivande till. Orsaken till dessa erinringar torde vara att söka i det förhållandet, att man inom kollegium tolkat lagen på sätt, som man haft anledning förmoda icke varit lagstiftarens mening att lagen skulle ha tolkats. I det följande skall lämnas en del uppgifter på hur lagen, kompletterad med dessa tolkningar, i praktiken verkar.

En annan orsak till att sjöarbetstidslagen blivit synnerligen impopulär både bland befäl och besättning torde vara att söka i det förhållandet att lagtexten blivit så formulerad, att möjlighet lämnas för snart sagt vilka tolkningar som helst. Vidare torde det kunna konstateras att domstolarna i regel följa de tolkningar kollegium givit vissa paragrafer i lagen.

I första paragrafen av sjöarbetstidslagen stadgas i dess första moment:

»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».

I kraft av denna bestämmelse kan således befälet, vilken uppfattning även bekräftats av kungl. kommerskollegium, giva en besättningsman order att utföra arbete var som helst, huvudsaken är endast att »ordern» utdelats ombord å fartyget. Det har således inträffat att matrosar varit tvingade att utföra arbete i land, arbete som icke på något sätt kan anses ha med fartyget att skaffa. Således har vid ett tillfälle en matros blivit efterseglad ett fartyg därför att han blivit beordrad att för befälhavarens räkning hugga ved i en källare i land. Mannen hade visserligen erhållit order att vara ombord vid ett visst klockslag, men som han saknade klocka stannade han för länge på arbetsplatsen. Säker-

ligen har lagstiftaren icke tänkt sig något sådant. Fall liknande ovanstående kunna andragas i mängd, men det sagda må vara nog. Tydligt är att på denna punkt måste verkställas en ändring, vilken lämpligast kan ske genom att ur momentet taga bort orden »eller annorstädes».

I samma paragraf under mom. 2 punkt e. är införd en bestämmelse som från lagens tillämpningsområde undantager fartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton. Denna bestämmelse kan saklöst slopas, enär det mycket väl låter ordnas med en reglering av arbetstiden även på dessa fartyg.

Vidare äro från lagens tillämpning undantagna förste styrmanåfartyg varest ytterligare en styrman finnes och ävenså förste maskinist i fartyg där ytterligare en maskinist finnes. Dessa båda bestämmelser böra likaledes utgå. Man torde kunna säga att det bör vara lättare att ordna arbetstiden för befäl i fartyg där två av varje kategori finnas anställda, än vad det kan vara att reglera arbetstiden där endast en av varje kategori finnes. Arbetet för befälet i fartyg, där det endast finnes två styrmän och två maskinister, torde vara av sådan beskaffenhet att båda böra ha sin arbetstid i lag reglerad. Är antalet befäl av vardera kategorin större, så finnes ännu mindre anledning till att undantaga någon av dem från lagens tillämpning.

I samma paragraf bestämmes även att personal, som är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och uppässning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt, är undantagen från lagens tillämpning. För sådan personal bör det utan olägenhet kunna ordnas med en arbetstidsbegränsning endast man bestämmer en viss tid under dygn icke per dag. Denna personal bör kunna inrangeras i paragrafen där arbetstiden för kökspersonalen är reglerad.

I § 2. *Definitioner*, heter det, att »sjöman är envar som förrättar skeppstjänst», varå lagen äger tillämpning. Denna bestämmelse bör erhålla följande ändrade lydelse:

Sjöman är en var som är mot betalning anställd.

I fjärde stycket samma paragraf heter det »oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle».

Denna bestämmelse verkar i praktiken på det sättet, att en del fartyg kunna gå runt hela den svenska kusten och besöka en mångfald hamnar utan att vid något tillfälle vara skyldiga att tillämpa den arbetstid eller i övrigt iakttaga de begränsningar för arbetenas utförande, som gälla för fartyg som ligger i hamn. Man kan exempelvis komma till hamn efter klockan 18, lossa eller lasta i jämt två timmar utan att besättningen kan vägra eller kräva övertid för sitt arbete, såvida man icke överskrider den arbetstid som är tillåten då fartyget befinner sig på resa. Av denna anledning bör det vara anledning kräva att denna bestämmelse helt utgår eller att densamma erhåller följande formulering:

Oavbruten gång: att icke land angöres.

I andra momentet samma paragraf heter det:

»Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvitt detsamma varat minst en timme.»

Vid tillämpningen av denna bestämmelse har det inträffat att besättningen har fått hela sin fritid sönderdelad i arbete om en halvtimme eller en timme, därpå har gjorts uppehåll som något överstigit en timme. Helt naturligt kan man icke tala om någon fritid under sådana förhållanden. Av denna anledning bör tiden som får frånräknas antingen avsevärt ökas eller också bör stadgandet utgå. Lämpligast torde vara att tiden ökas med exempelvis tre timmar så att momentet kommer att lyda:

Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, som varar minst 1 timme, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt detsamma varar minst fyra timmar.

Paragraf 3.

Vid tillämpningen av denna paragraf har det visat sig att man icke kunnat påräkna arbete efter något erkänt vaktssystem. Sälunda har kungl. kommerskollegium ansett att »vakter på allmänt brukligt sätt» är vilket som helst vakt-system. Brukas således systemet stationsvakter i något fartyg, så är detta system att betrakta som vakter på *allmänt brukligt sätt*. Uppmärksammas bör, att med stationsvakter menas, att en av vakterna har fritt mellan två hamnar medan den andra vakten erhåller ledighet mellan de två nästa hamnarna o. s. v. Detta vaktssystem, som tillämpas vid kustfart, verkar på det sättet att en frivakt ibland icke varar längre än en halv timme eller beroende på avståndet mellan de hamnar fartyget skall anlöpa. Givetvis delas ändock tiden upp på ett sådant sätt, att man håller sig inom ramen för den i lag medgivna arbetstiden under sjödygn. För att förebygga missbruk av denna bestämmelse eller för att förebygga att icke besättningens fritid blir sönderdelad i en mängd korta vakter är det nödvändigt att i lagen fastställa ett eller flera vaktssystem, som får tillämpas, och vilka vaktssystem äro så uppdelade att kortaste tid som får räknas till frivakt blir fyra timmar. Härvid måste man givetvis göra undantag för sådana fall där det på grund av omständigheterna kan vara tvunget att avkorta en frivakt. Sådana fall kunna ju tänkas vara de samma som i § 13 avses.

De vaktssystem, som användas i Sverige, äro två till antalet, och det som mest kommer till användning delar dygnet i vakter om 4—5 och sex timmar. Sex-timmarsvakten inträffar alltid på eftermiddagen och omfattar i regel tiden kl. 13—19. Det andra vaktssystemet delar dygnet i fyratimmars vakter. Ett tredje system finnes, ehuru det sällan praktiseras, som ävenledes delar dygnet i fyratimmarsvakter, men där en av dessa vakter är delad i två delar. Detta senare vaktssystem har den fördelen att samma vakt icke återkommer på samma tider varje dag, vilket sker om dygnet delas upp i uteslutande fyratimmarsvakter.

Till paragrafen skulle således fogas en bestämmelse om vilka vaktssystem som få komma till användning och räknas till vakter på allmänt brukligt sätt. Då är det ur lämplighetssynpunkt bäst om man tager med ovan uppräknade tre vaktssystem, varvid det blir möjligt att i de olika fartygen använda det system som bäst lämpar sig för fartyg och trade.

Paragraf 4.

Denna paragraf bör erhålla en helt ny lydelse, varvid bör tagas hänsyn till att arbetstiden icke blir längre än åtta timmar och att således sammanlagda arbetstiden under två på varandra följande dygn icke må överstiga sexton timmar.

Före nu gällande arbetstidslags tillkomst framhölls det från rederirörelsens sida att det skulle vara omöjligt att i en stor del svenska fartyg anordna tre vaktssystem, vilket skulle vara nödvändigt därest en åtta timmars normalarbetstid infördes. Under den tid lagen verkat har det visat sig att dessa farhågor från rederirörelsens sida voro i hög grad överdrivna. År 1923 träffades mellan manskapsorganisationerna och Stockholms Rederiaktiebolag Svea ett avtal, som nedbringade arbetstiden i kustfartygen från den i lag medgivna maximitiden 360 timmar per månad till omkring 280 timmar. I en del fartyg måste då bolaget, för att slippa från att betala ut allt för mycket övertid till besättningarna, anordna trevaktssystem för däcksfolket. Detta har skett utan att besättningen ökats med en enda man, ja, det kan till och med påvisas fall där besättningen minskats trots att man använt trevaktssystem i fartyget.

För att kunna använda trevaktssystemet är det i regel nödvändigt med sex man på däck. För närvarande finnes det icke så stort antal fartyg, som ha mindre däcksbesättning. Visserligen skulle en del fartyg få öka däcksbemanningen med hela två man. Under senare år har man ju inom svensk rederirörelse övergått till större fartygstyper, och därav följer också en något större bemanning. I mindre fartyg har det tidigare ordnats så, att där det icke funnits mera än tre man på däck den ene av dessa gått vakt tillsammans med en styrman eller båtsman, som haft ansvaret för vakten, och det skulle ju kunna ordnas på samma sätt nu där däcksbesättningens antal icke överstiger fem. För befälets vidkommande är saken lika lätt ordnad i det att även befälhavaren får gå vakt.

I denna paragraf få vi således yrka en ändring därhän att bestämmelser om en normalarbetsdag på åtta timmar för samtliga ombordanställda infördes.

Paragraf 6. Arbetstiden för kökspersonal.

Arbetstiden för kökspersonalen är nu fastställd till tolv timmar per söckendag och å helgdag den tid som åtgår för tillredande av kost, diskning m. m.

Det torde utan vidare motivering kunna sägas att denna arbetstid är oskäligt lång. I detta fall bör en arbetstid av åtta timmar vara tillräcklig endast med det undantaget att arbetstiden må kunna förläggas mellan de tider som nu äro fastställda i lagen. Detta senare för att det skall vara möjligt för besättningen att erhålla sin kost å ungefärligen samma tider som hittills.

Paragraf 7.

Denna paragraf bör tilläggas efter satsen »då fartyget är till sjöss» orden *»dock med iakttagande av att arbetstiden icke får överstiga 16 timmar på två på varandra följande dygn».*

Detta senare tillägg skulle göra det möjligt för exempelvis de fartyg, som huvudsakligast äro sysselsatta i kustfart, att det ena dygnet taga ut exempelvis nio timmar, men måste det givetvis då ordnas så att arbetstiden det andra dygnet icke blir mera än 7 timmar.

I vissa fall har denna paragraf erhållit en tolkning som från början eller vid lagens tillkomst icke varit meningen. Det har sålunda inträffat att man utsträckt tiden, under vilken sjövakter kunnat hållas i hamn, att omfatta mera än två dygn, allt under åberopande av att fartygets avgång i verkligheten varit bestämd att ske dygnet näst efter det under vilket fartyget ankommit till hamn. Att ändringar vad det gäller ett fartygs avgångstid gång efter annan kunna ske är ju helt naturligt, och många gånger kan sådan ändring vara förestavad av naturförhinder exempelvis dimma, storm, tidvatten eller annat. För sådana fall är emellertid sjömannen själv villig medgiva undantag, men annat är då fartyget erhållit kontraorder angående lastning, order att invänta mera last eller dylikt. Rättvisligen bör man ju erkänna det berättigade i sjömannens krav, att sådana förhinder icke få utgöra skäl till att öka arbetstiden för besättningen eller bibehålla sjövakterna.

Bestämmelsen i denna paragraf bör i fortsättningen eller i en eventuellt ny lag lyda:

»Under fartygets uppehåll i hamn må befälhavare, därest fartygets avgång skall äga rum senast under det dygn under vilket fartyget anlånt till hamnen, anordna skeppstjänsten i enlighet med de bestämmelser, som äga tillämpning, då fartyget är till sjöss.»

Paragraf 8.

Första stycket bibehålles oförändrat.

Andra stycket erhåller följande ändrade lydelse:

»att sjöman icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta, i tropikerna sju, timmar.»

Tredje stycket bibehålles oförändrat med det tillägget att med lättare rengöringsarbete menas rengöring av skansar eller hytter.

Fjärde stycket bör erhålla följande ändrade lydelse:

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

Fjärde och sista stycket i paragrafen bör erhålla en något ändrad lydelse:

»att arbetstiden skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och 18, och å helgdag mellan klockan 7 och 9,

såvida ej annan lämplig tid överenskommes, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 och 19.

Paragraf 9.

Under hänvisning till vad ovan sagts angående arbetstiden under tid då fartyg är till sjöss och paragraf 7 hemställas att denna paragraf helt utgår.

I paragrafens moment 2 finnes stadgat, att 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 passagerares effekter eller post eller av styckegods i mindre omfattning eller av gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, 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.

Man kan säga att bestämmelserna i detta moment ha missbrukats i alldeles särskilt hög grad under de år lagen varit gällande. I kommerskollegii råd och anvisningar lämnas besked om att arbete vid ankomst och avgångsdagar, då även sön- och helgdag, kan förrättas i hur stor utsträckning som helst endast man håller sig till de arbeten och den tid, som i lagen medgives vid sådana dagar. Innan ändringen av paragrafen år 1930 kom till stånd, kunde man förrätta vad slag av arbete som helst en ankomst- eller avgångsdag. Någon hänsyn till om det var en sön- eller helgdag togs då icke. Enligt paragraf 4 må sjöman å sön- eller helgdag icke åläggas annat arbete än sådant som är nödvändigt för fartygets framdrivning och navigering samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden, men det märkvärdiga är att då samma fartyg ankommer till eller avgår från hamn en sön- eller helgdag, då kan man ålägga besättningen utföra en mängd arbeten av skilda slag.

Bestämmelsen »styckegods i mindre omfattning» torde det även vara ytterst svårt att tolka. Ingen har heller ännu kunnat ge en klar definition av detta begrepp. Likaväl som man kan påstå »att styckegods i mindre omfattning» utgöres av en del av fartygets last kan man säga att styckegods i mindre omfattning är så eller så många ton gods. Då fråga är om ett fartyg med en lastningskapacitet av 5,000 ton kan man säga att en kvantitet av 1,000 ton utgör »styckegods i mindre omfattning» för det fartyget. Man har också kunnat tolka och tolkat dessa bestämmelser så, att man å fartyg, som både lossat och lastat samma dag, haft besättningen i arbete en tid av omkring åtta timmar utan att övertid ersättning utbetalades till någon enda. Man har helt enkelt räknat med att de kvantiteter de varit behjälpliga med att lossa och lasta varit »styckegods i mindre omfattning».

Det har även inträffat att besättning fått hela sin fritid spolierad därför att man fått vänta på post och passagerare och detta utan att övertidsersättning utgått härför.

Med de ändringar i övrigt som begärts av denna lag torde det vara överflödigt att behålla något av hela paragrafen, vi ha endast velat erinra om vilka orimligheter man kommer till vid tillämpningen av sådana stadganden.

Paragraf 10.

Denna paragraf bör erhålla följande lydelse:

Under fartygs uppehåll i hamn skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta fyra timmars ledighet från arbetet. Sådan ledighet skall lämnas å svensk söckendag.

Man får utgå från att lagstiftaren menat, att besättningen skulle ha denna ledighet från skeppstjänsten och att tiden skulle utgöras av halva den för skeppstjänst anslagna arbetstiden. I praktiken har det emellertid blivit så, att man å dag då någon av besättningen skulle åtnjuta sin s. k. halva fridag låtit dessa börja sitt arbete redan klockan sex på morgonen, även om man eljest och i vanliga fall icke började arbetet förrän klockan sju. Detta för att få ut mesta möjliga arbetstid av dem, som skulle ha ledigt för tiden efter klockan 12 middag. Vidare har man under senare tid börjat praktisera en helt ny metod, vilken består i att man lämnar fridag i utländska hamnar å sådana svenska helgdagar, som icke firas i den utländska hamnen. Man tager därvid ingen hänsyn till att exempelvis svenska konsulatens expeditionslokaler icke äro öppna å en svensk helgdag. Vidare är det ju så, att då fartyget ligger i hamn är sjömannen fri från skeppstjänsten, varför riktigheten av en sådan tolkning betvivlas. Kungliga kommerskollegium har emellertid tolkat paragrafen på det sättet, varför man måste antaga att tolkningen har något fog för sig. Bland sjömännen betraktas denna tolkning emellertid som tillkommen av illvilja.

Paragraf 11.

Paragraf 11 avser att reglera arbetstiden i fartyg, som nyttjas å kortare resor. Dessa resor beräknas under vanliga förhållanden till högst 12 timmars oavbruten gång. Om man betänker, att med oavbruten gång även avses ett uppehåll i hamn av högst 2 timmar, förstår man att arbetstiden i dessa fartyg kan bli ganska lång. Använder man sig av systemet vakter på allmänt brukligt sätt, skola bestämmelserna i andra kapitlet lända till efter rättelse.

Paragraf 12.

Då i det föregående krävts sådana ändringar av lagen, att arbetstiden både till sjöss och i hamn skall utgöra åtta timmar, kan det vara tillräckligt kräva samma förmåner för dem som äro anställda i fartyg sysselsatta i inskränkta fart. Således kunna både paragraf 11 och paragraf 12 utgå ur en eventuell ny lag och samma arbetstid som för övriga sjöman bli gällande, nämligen en normalarbetsdag av åtta timmar. Förmåner i övrigt enligt vad i föregående begärts böra även tillkomma personalen i de fartyg varom här är fråga.

Paragraf 13.

Utan att vilja föreslå en helt ny formulering av denna paragraf vilja vi ändock erinra därom att paragrafen bör avfattas på ett sådant sätt, att tvekan ej kan råda om vad som är att hänföra till säkerhetstjänst. Punkten D. i paragrafen bör emellertid utgå enär det icke med fog kan göras gällande att askhissning till sjöss är säkerhetstjänst. Detta arbete är icke något oförutsett, utan något man vet innan fartyget lämnar hamn. Likaså torde bestämmelsen i punkten F. kunna utgå. Nödig vakttjänst i hamn är ingenting annat än ett högst vanligt arbete, varför det räcker om man i sista stycket av paragrafen säger »att vaktmans arbetstid kan förläggas till natten, men får utgöra högst åtta timmar. För vakttjänst som förrättas å sön- eller helgdag samt sön- eller helgdagsnätter utgår dubbel övertidsersättning.

Paragraf 14 och paragraf 15.

Båda dessa paragrafer handla om övertidsarbete. Enär dessa båda paragrafer föranlett massor av tvister under den tid lagen varit gällande tillåta vi oss föreslå dels att de båda paragraferna sammanfattas i en enda och dels att denna enda paragraf erhåller följande lydelse:

»Ingen sjöman må användas till övertidsarbete mera än högst 18 timmar per vecka. Å ankomst- eller avgångsdagar må sjöman icke användas till övertidsarbete längre tid än fyra timmar under två på varandra följande dygn.

Övertidsarbete, som erfordras för vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av hamnmyndighet och som måste företagas då sjöman eljest icke har skyldighet att förrätta skeppstjänst, skall icke vara underkastat bestämmelsen om högst 18 timmar per vecka, men skall ersättning utgå enligt för övertidsbetalning gällande grunder.

Paragraf 16.

I denna paragraf regleras den ersättning var och en har att räkna med för övertidsarbete. Då det nu förekommer en övertidsersättning, vilken är beroende av den månadslön varje man är inmönstrad för, blir förhållandet det att de som ha den lägsta månadsbetalningen också få utföra det mesta övertidsarbetet. Då de, som ha den lägsta månadslönen, i regel äro mycket unga personer kan man säga att denna bestämmelse — här får man även räkna med den långa arbetstid, som i övrigt varit gällande — kan medföra överansträngningar för dessa. För att förhindra detta är det nödvändigt, att här införas bestämmelser som hindra eller i varje fall icke inbjuda till ett fortsatt sådant förfaringssätt.

Första stycket bör således erhålla en ny formulering vari man anger en fixerad ersättning för vardagar till minst en krona per timme och för sön- eller helgdagar till minst två kronor per timme.

I andra stycket böra införas bestämmelser om att då arbetet utföres i samband med lastning eller lossning skall timpenningen vara minst 1:50 och efter två timmar 2:50 per timme räknat.

Femte kapitlet i denna lag bör givetvis omarbetas i anslutning till den nya lydelse lagen slutligen kommer att erhålla.

Inom sjömanskretsar råder alltmänt den uppfattningen, att kungl. kommerskollegium icke har något intresse av att en revision av sjöarbetstidslagen kommer till stånd. Under sådana förhållanden synes det oss lämpligast, att den ifrågasatta utredningen överlämnas till på området sakkunniga personer.

Som tiden nu icke medgiver, att för årets riksdag förelägga ett förslag till en helt ny arbetstidslag för sjömän och då Kungl. Maj:t i sin proposition nr 164 hemställt, att lagen endast skall gälla som provisorium för ett år och det enligt propositionen är meningen, att en revidering av lagen skall under detta år ske och att det således är regeringens avsikt, att förslag till ny arbetstidslag för sjömän skall föreläggas nästa års riksdag, vilja vi inskränka oss till att under hänvisning till ovanstående hemställa,

dels att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att de synpunkter vi i förevarande motion framhållit måtte av dem som få utredningen om hand beaktas, dels att i sådan skrivelse understrykes vikten av att en utredning snarast möjligt verkställas, samt dels, att ifrågasatt utredning överlämnas åt särskilt tillkallade sakkunniga.

Stockholm den 8 mars 1933.

Carl Lindberg
i Stockholm.

Albin Ström.