

**Nr 240.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjöarbets-  
tidslag; given Stockholms slott den 9 mars 1934.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet hållna protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till sjöarbetstidslag.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Fritjof Ekman.*

**F ö r s l a g**  
till  
**S j ö a r b e t s t i d s l a g .**

Härigenom förordnas som följer:

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 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 registerton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

*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;

*kökspersonal*: personal 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;

*dagman*: sjöman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör kökspersonalen;

*passagerarfartyg*: fartyg som enligt lagen om tillsyn å fartyg skall vara försett med passagerarfartygscertifikat;

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

*helgdag*: dygn varå söndag eller här i riket bruklig helgdag infaller;

*oceanfart*: fart bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

*nordsjöfart*: annan fart bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven.

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmäns besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg som i 10 § avses, minst en halv timme och eljest minst en timme.

## 2 KAP.

## Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

## 3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg, som nyttjas i fart, vari ingår resa, under vanliga förhållanden krävande mera än tolv timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

## 4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, utgör sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) åtta timmar för styrman, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre;

b) åtta timmar för maskinist, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre;

c) åtta timmar för sjöman, som tillhör däcksmanskapet, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartygets bruttodräktighet överstiger, i fråga om passagerarfartyg 2,000 registerton och i fråga om annat fartyg 3,000 registerton;

d) åtta timmar för sjöman, som tillhör maskinmanskapet, i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt

e) åtta timmar i annat fall än i punkt d) sägs för eldare, som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartyget är stätt i 1) oceanfart eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter eller ock 3) inskränkta fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, styrman åläggas att under högst en timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditiöns-göröml.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete till sjöss icke åläggas vaktindelas sjöman annan skeppstjänst än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, samt 2) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Utöver vad ovan stadgas må askhissning till sjöss åläggas sjöman såsom ordinarie arbete.

#### 5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör för dygn räknat högst åtta timmar; å helgdag må dock dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än lättare rengöring samt sådant arbete, som regelmässigt ingår i hans åligganden och ej kan tåla uppskov, allt under sammanlagt högst en timme.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommit, förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 20 samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9.

#### 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen utgör för dygn räknat högst tio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppässning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal skall, såvida ej annat överenskommit, förläggas mellan klockan 5 och klockan 20.

## 7 §.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till hamn utgör för dygn räknat högst tio timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, stycke gods i mindre omfattning och gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal;

c) å söckendag annan skeppstjänst än sådan, som i punkt b) angives, icke må åläggas sjöman under längre eller annan tid än i 8 § sägs.

Åger ankomsten rum så sent på dygnet, att ankring eller förtöjning icke sker före klockan 18, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad personal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

## 8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för dygn räknat högst

åtta eller i tropikerna sju timmar för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, dock att sjömannen därutöver må såsom ordinarie arbete åläggas utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten under högst en halv timme; samt

tio timmar för sjöman, som tillhör kökspersonalen.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöring; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas kökspersonalen annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

Under fartygets uppehåll i hamn skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång

i månaden å dag, då affärs- och expeditjonslokaler hållas öppna, vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid, varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast, såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

### 9 §.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets avgång från hamn utgör för dygn räknat högst tio timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgången samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, stycke-gods i mindre omfattning och gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Äger avgången rum så tidigt på dygnet, att förtöjningarna lossas eller ankaret lättas före klockan 6, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad personal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

## 3 KAP.

### Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

#### 10 §.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § första stycket sägs (närtrafik), skall, a) där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, vad i 2 kapitlet stadgas lända till efterrättelse, samt

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ordinarie arbetstid utgöra:

för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att sådan sjöman icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt sextiotre timmar i veckan, samt

för sjöman, som tillhör kökspersonalen, högst tio timmar för dygn räknat;

skolande vad i 8 § sista stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

## 4 KAP.

## Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

## 11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må skeppstjänst åläggas sjöman, då fråga är om:

a) skeppstjänst, som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller som nödvändigt kräves för utförande av segelmanöver eller lodning eller annan dylik, av fartygs navigering eller manövrering till sjöss betingad åtgärd av tillfällig natur;

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 samt andra säkerhetsanordningar, som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda; samt

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

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av förestående bestämmelser, är han, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning i vidare mån än i 23 § sjömanslagen sägs.

## 12 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförd skeppstjänst (övertidsarbete). Ersättningen skall utgå i penningar eller ock, såvitt angår vakttjänst i hamn, beredas i form av fritid.

## 13 §.

Till övertidsarbete må sjöman användas högst tjugofyra timmar i veckan, dock att övertidsarbetet sammanlagt icke må överstiga sjuttiotvå timmar under loppet av fyra veckor i följd.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete, som erfordras för:

a) vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn;

b) nödig vakttjänst i hamn;

c) annan skeppstjänst, som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

## 14 §.

1 mom. Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en etthundrafemtiondel och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

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

Övertidersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utförts, varvid påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme.

2 mom. Vid hamnvaktjänsts ersättande med fritid skall iakttagas, att mot vakttjänsten svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder vakttjänsten utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Fullgöres hamnvakttjänst av samme sjöman tre eller flera dygn i följd och infaller därunder en eller flera helgdagar mellan tvenne söckendagar, må för den å helgdag förrättade vakttjänsten ersättning icke utgå annorledes än i penningar.

## 5 KAP.

### Övriga bestämmelser.

#### 15 §.

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

#### 16 §.

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

När skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra övertidsjournal.

#### 17 §.

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

#### 18 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.



19 §.

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 8 § sista stycket, straffes med dagsböter.

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

20 §.

Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 16 §, straffes med dagsböter.

21 §.

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 dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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

22 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 17 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

23 §.

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

24 §.

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

25 §.

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

26 §.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag, som avses i 1 § 3 mom. och 16 §.

Eftergift, som med stöd av någondera av lagarna den 24 oktober 1919 (nr 663) och den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg bevil-

jats utan begränsning till viss tid, skall, i den mån vederbörande myndighet ej annorlunda bestämmer, fortfarande tillsvidare äga giltighet.

I fråga om fartyg, som vid denna lags ikraftträdande redan i svensk mans ägo nyttjas till sjöfart eller som då redan är under byggnad för svensk mans räkning och blivit sjösatt, gäller följande:

Erfordras för tillämpning av stadgandet i 4 § punkt d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, som tillhör maskinmanskapet, större antal man än det, för vilket förefintligt bostadsutrymme är beräknat, må, där Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därtinnan, finner inredande av ytterligare bostäder icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskäligen kostnad, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, varom här är fråga, beräknas utan avseende å vad i nämnda lagrum stadgas.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans  
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å  
Stockholms slott den 16 februari 1934.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden  
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG,  
EKMAN, SKÖLD.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ekman, anför efter gemensam  
beredning med chefen för justitiedepartementet och tillförordnade chefen för  
socialdepartementet:

Den 24 oktober 1919 utfärdades lag om arbetstiden å svenska fartyg (nr *Historik.*  
663) att, i enlighet med riksdagens beslut, gälla till och med den 31 december 1919 års sjö-  
1923. arbetstidslag.

Efter en av 1921 års riksdag i skrivelse, nr 344, begärd och av Kungl. Maj:t 1921 års ut-  
den 12 augusti 1921 anbefalld utredning rörande verkningarna av 1919 års redning.  
lag, vilken utredning verkställdes av särskilda av kommerskollegium tillkal-  
lade sakkunniga (1921 års sjöarbetstidssakkunniga), framlade Kungl. Maj:t  
genom proposition, nr 63, till 1923 års riksdag förslag till lag om fortsatt  
tillämpning av 1919 års lag med vissa smärre ändringar.

Sedan berörda förslag av riksdagen antagits med viss jämkning, utfärdade 1923 års lag.  
Kungl. Maj:t, i enlighet med riksdagens beslut, den 29 juni 1923 (nr 290)  
lag angående fortsatt tillämpning av 1919 års lag, som därigenom med en  
mindre väsentlig ändring erhöll giltighet till och med den 31 december 1926.

Under erinran om att lagen skulle upphöra med 1926 års utgång anmodade 1925 års ut-  
Kungl. Maj:t genom beslut den 30 april 1925 kommerskollegium att verkställa redning.  
förnyad utredning angående verkningarna av densamma samt att till Kungl.  
Maj:t inkomma med förslag i ämnet. Efter att hava verkställt den anbe-  
fallda utredningen avgav kommerskollegium den 28 november 1925 betänkan-  
de med förslag till sjöarbetstidslag m. m., innebärande dels en formell över-  
arbetning av lagen sådan den i huvudsak gällt sedan 1919 och dels ett antal  
sakliga ändringar i densamma; med avseende å den tilltänkta lagens varaktig-  
het föreslogs ett provisorium på tre år.

Med godtagande i stort sett av ämbetsverkets förslag i vad detsamma avsåg 1926 års lag.  
lagens formella avfattning men lämnande flertalet av de viktigare sakliga  
ändringsförslagen å sido, framlade Kungl. Maj:t genom proposition, nr 81,  
till 1926 års riksdag förslag till ny lag, avseende definitiv reglering av sjö-  
arbetstidslagstiftningen.

Propositionen hänvisades till lagutskott och behandlades jämte i ämnet väckta motioner av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande nr 23 hemställde att riksdagen måtte för sin del antaga ett av utskottet utarbetat förslag, upptagande ett antal sakliga ändringar, varibland vissa av de utav kommerskollegium föreslagna; beträffande lagens giltighetstid hade utskottet med hänsyn till lagens svårbedömliga karaktär och av de internationella förhållandena å detta område motiverad försiktighet funnit sig böra tillråda en ytterligare försöksperiod på förslagsvis fyra år.

Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen, enligt dess skrivelse nr 220, för sin del lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag).

I enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 13 juli 1926 (nr 398) lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag) att gälla från och med den 1 januari 1927 till och med den 31 december 1930.

1930 års lag. Sedan Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med en i 1926 års riksdags förenämnda skrivelse begärd utredning rörande ett av herr Lindley i motion, nr 250, i första kammaren framfört spörsmål, avseende viss ändring i sjöarbetstidslagen, upptogo kommerskollegium och socialstyrelsen, med föranledande av att 1926 års lag skulle upphöra att gälla med utgången av år 1930, till gemensam behandling frågan om lagens prolongering och avgåvo därutinnan gemensamt utlåtande den 19 februari 1930. I detta utlåtande framhöllo ämbetsverken, hursom lagen i stor utsträckning syntes tarva revision, vilken emellertid förutsatte en särskild utredning, som komme att taga åtskillig tid. Efter erinran om läget av den internationella frågan om en reglering av sjöfolkets arbetstid genom en allmän konvention och särskilt om detta ärendes behandling inom internationella arbetsorganisationen, som år 1929 förehaft detsamma vid internationella arbetskonferensens trettonde sammanträde (sjöfartssession) i Genève men icke ännu företagit ärendet till slutlig behandling, föreslogo ämbetsverken, att i avvaktan härå 1926 års sjöarbetstidslag med viss ändring rörande reglerna för beräkning av ordinarie arbetstid vid fartygs ankomst till och avgång från hamn, vartill ämbetsverken framlade förslag, måtte förlänas fortsatt giltighet under en tid av tre år. Med hänsyn till sambandet mellan frågan om en internationell reglering på området och en mera ingående revision av den svenska lagen hade ämbetsverken med nyssberörda undantag icke ansett skäl föreliggande för vidtagande av ändringar i lagen i samband med dess förlängning, varför ämbetsverken icke heller funnit sig för det dåvarande böra ingå på en närmare prövning av föreliggande ändringsförslag och för den skull ej heller funnit skäl framlägga resultaten av den utredning, som verkstälts i anledning av förut omförmälda motion av herr Lindley.

I proposition nr 242 till 1930 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att antaga propositionen bilagt förslag till lag angående fortsatt giltighet till och med den 31 december 1933 av 1926 års sjöarbetstidslag. Detta lagförslag innefattade jämväl den av kommerskollegium och socialstyrelsen ifrågasatta ändringen. Såsom av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över handelsärenden framgår, yttrade föredragande departe-

mentschefen vid anmälan av ärendet, att då frågan om en internationell reglering av sjöarbetstidsspörsmålet inom en så nära framtid kunde tänkas vinna sin lösning, till vilken givetvis den nationella lagstiftningen måste taga hänsyn, eller om en lösning icke komme till stånd, i varje fall erfarenheter och rön från det internationella arbetet kunde vara att beakta för vårt lagarbete å området, det icke torde vara ändamålsenligt att just då antaga en definitiv sjöarbetstidslag.

Andra lagutskottet, som till behandling förehade denna proposition jämte två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen nr 319 i första kammaren av herr Möller m. fl. och nr 527 i andra kammaren av herr Hansson m. fl., hemställde i utlåtande nr 33 om antagande av propositionen, därvid utskottet uttalade, bland annat, att utskottet icke kunnat underlåta att fästa stort avseende vid de skäl, som anförts till stöd för åtgärden att nu allenast förlänga den provisoriska lagstiftningen för ytterligare en treårsperiod.

Sedan berörda förslag av riksdagen under återopande av andra lagutskottets utlåtande antagits (skrivelse nr 227), utfärdade Kungl. Maj:t den 13 juni 1930 (nr 218) lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg. Enligt den nya lagen erhöll 1926 års lag, med ändrad lydelse av 9 § och slutbestämmelserna i lagen, fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1933. Genom kungörelse den 7 november 1930 (nr 388) utsträcktes giltigheten av förordningen den 13 juli 1926 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen under samma tid som lagen.

Samtidigt med den nya lagens utfärdande uppdrog Kungl. Maj:t åt kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt att verkställa utredning rörande de erinringar och ändringsförslag, som framstälts eller under utredningens gång kunde komma att framställas i fråga om sjöarbetstidslagen, varvid jämväl borde tagas i övervägande de förslag, som innefattades i de förutnämnda motionerna vid 1930 års riksdag, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med berörda utredning jämte det förslag, vartill densamma kunde föranleda.

Genom remiss den 13 januari 1933 har Kungl. Maj:t därefter anbefallt ämbetsverken att vid fullgörande av nyssnämnda uppdrag taga under övervägande en av Göteborgs 3:e maskinist- och eldarefackförening gjord framställning om reglering av arbetstiden för besättningen å bogserfartyg med en nettodräktighet under 20 ton.

Med föranledande av det med utgången av år 1933 förestående upphörandet av lagens giltighet upptogo kommerskollegium och socialstyrelsen i gemensamt utlåtande den 25 januari 1933 frågan om sjöarbetstidslagstiftningens fortsatta bestånd, i vilket avseende ämbetsverken föreslogo provisorisk förlängning av 1926 års lag för ytterligare tre år. Såsom skäl härför återopade ämbetsverken i främsta rummet den omständigheten, att internationella arbetsorganisationens fortsatta behandling av frågan om sjöfolkets arbetstid blivit uppskjuten och icke kunde antagas komma till stånd förrän tidigast under år

Utredningsuppdrag 1930 åt kommerskollegium och socialstyrelsen.

Kommerskollegii och socialstyrelsens utlåtande den 25 januari 1933.

1934. Det avbrott i det internationella arbetet, som sålunda ägt rum, hade återverkat på den av ämbetsverken i anledning av Kungl. Maj:ts ovan nämnda uppdrag igångsatta utredningen. Liksom vid avlåtandet av sin skrivelse den 19 februari 1930 ansågo ämbetsverken, att en revision av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen borde ske såvitt möjligt med beaktande av det resultat, till vilket arbetet på åstadkommande av en internationell reglering av hithörande frågor kunde komma att leda. Det syntes ämbetsverken för den skull riktigast, att giltighetstiden för sjöarbetstidslagen ytterligare förlängdes åtminstone i avvaktan på vad som kunde ske på det internationella området under år 1934. Därest ett definitivt konventionsförslag då komme till stånd, kunde det beräknas bliva behandlat i riksdagen under år 1935. För att bereda tid till konventionsförslagens vederbörliga beaktande i svensk lagstiftning och till riksdagsbehandling av ett blivande lagförslag ansågo ämbetsverken förlängningen av de nuvarande författningarnas giltighetstid böra omfatta jämväl år 1936. Med avseende å frågan, huruvida skäl kunde anses vara för handen att vidtaga ändringar i lagen i samband med dess av ämbetsverken föreslagna förlängning på tre år, förklarade ämbetsverken, att det icke i och för sig vore tillrådligt att, innan den internationella situationen kunde närmare överblickas och den inom ämbetsverken pågående utredningen slutförts, vidtaga författningsändringar på grundval av de yrkanden och förslag, som framlagts i bland annat ovanberörda motioner vid 1930 års riksdag samt framkommit vid frågans behandling hos ämbetsverken.

Prop. nr  
164/1933.

Uti propositionen nr 164 till 1933 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om fortsatt giltighet av 1926 års lag för tiden till och med den 31 december 1934. Enligt det vid propositionen fogade utdraget av protokollet över handelsärenden framhöll departementschefen vid anmälan av ärendet, hurusom riksdagens år 1930 fattade beslut om en provisorisk förlängning av gällande sjöarbetstidslag skett under förutsättning att den planerade utredningen rörande de å ifrågakvarande område framställda erinringar och ändringsförslag skyndsamt igångsattes, därvid jämväl de i de båda förut omförmälda motionerna nr 319 i första kammaren och nr 527 i andra kammaren skulle bliva föremål för övervägande. Departementschefen yttrade vidare, bland annat, att den internationella handläggningen av förevarande fråga självklart hade det största intresse även ur svensk synpunkt men att den icke finge vara ett hinder för vidtagande snarast möjligt av de förändringar i den svenska lagstiftningen, som befundes påkallade av redan vunna erfarenheter, samt att, då det icke syntes lämpligt att framlägga förslag till en revision, innan den av ämbetsverken igångsatta utredningen slutförts, denna utredning — som ämbetsverken låtit vila i avvaktan på resultatet av den internationella arbetsorganisationens befattning med frågan — med det snaraste fullföljdes. I avvaktan på slutförandet av utredningen, vilket departementschefen förutsatte kunna ske i sådan tid, att frågan kunde föreläggas 1934 års riksdag, förordade departementschefen, att åt den gällande sjöarbetstidslagen förlänades förlängd provisorisk giltighet till och med 1934 års utgång.

Den 24 februari 1933 eller samma dag förenämnda proposition avläts till riksdagen anbefallde Kungl. Maj:t kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt att omedelbart fullfölja den av dem enligt Kungl. Maj:ts uppdrag den 13 juni 1930 igångsatta utredningen och till Kungl. Maj:t före den 1 oktober 1933 inkomma med utredningen jämte förslag till lagstiftning i ämnet.

Förnyat utredningsuppdrag åt kommerskollegium och socialstyrelsen.

Kungl. Maj:ts förenämnda proposition hänvisades till lagutskott och behandlades av andra lagutskottet, som i samband med densamma förehade dels en i anledning av propositionen inom andra kammaren av herrar Lindberg i Stockholm och Ström väckt motion, nr 448, dels en i samma kammare av herr Andersson i Stockholm väckt motion, nr 260, dels ock en i samma kammare av herrar Brädefors och Hagberg i Luleå väckt motion, nr 251, den sistnämnda såvitt däri framställdes förslag rörande arbetstiden för sjömän.

1933 års riksdag.

Andra lagutskottet förklarade, i utlåtande nr 28, sig finna lämpligt, att den gällande sjöarbetstidslagen, såsom i propositionen föreslagits, finge, i avvaktan på slutförandet av den åt ämbetsverken uppdragna utredningen, äga giltighet under ytterligare ett år, samt hemställde, att propositionen måtte av riksdagen bifallas.

Riksdagen beslöt i överensstämmelse med utskottets hemställan och anmälde uti skrivelsen nr 148, att riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts proposition.

Härpå utfärdade Kungl. Maj:t den 21 april 1933 (nr 139) lag angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1934. Genom kungörelse samma dag (nr 140) utsträcktes giltigheten av förordningen den 13 juli 1926 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen under samma tid som lagen.

1933 års lag.

Till åtlydnad av Kungl. Maj:ts förenämnda uppdrag av den 13 juni 1930 och den 24 februari 1933 hava kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt efter verkställd utredning till Kungl. Maj:t överlämnat ett den 25 september 1933 dagtecknat betänkande med förslag till ny sjöarbetstidslag.<sup>1</sup>

Kommerskollegii och socialstyrelsens utredning och betänkande den 25 september 1933.

Utredningen har, på sätt ämbetsverken i sitt betänkande närmare utvecklats, från början verkställdes efter en plan, som omfattat två huvuduppgifter, nämligen dels klarläggande av de frågor, som tidigare väckts eller som under utredningens gång kunde komma att framföras i form av erinringar och ändringsförslag rörande sjöarbetstidslagens tillämpning och avfattning och dels övervägande av åtgärder i anledning av en eventuellt blivande internationell konvention i ämnet, som förbereddes hos internationella arbetsorganisationen.

Den förra uppgiften har avsett ett stort antal spørsmål, berörande såväl lagens allmänna grunder som ock flertalet av dess detaljbestämmelser jämte vissa andra med denna lagstiftning förbundna frågor. I undersökningen hava ingått dels frågor, som tidigare förekommit till prövning men vilkas slutliga avgörande ansetts böra anstå tills en mera definitiv reglering av lagen komme i fråga, dels förslag och erinringar, som under lagens tillämpnings-

<sup>1</sup> Se Statens offentliga utredningar 1934: 8.

tid framställt av intresserade parter eller som i samband med verkställda utredningar nu eller tidigare framkommit från de s. k. sjöarbetstidssakkunnigas sida, dels förslag, som framförts i förut omnämnda motioner vid skilda riksdagar, dels ock vissa sjömanslagen berörande frågor, som vid sagda lags tillkomst år 1922 ställts i samband med sjöarbetstidslagen och vilkas slutgiltiga lösning ansetts böra äga rum i anslutning till en revision av sistnämnda lag.

Beträffande ämnets internationella sida hava ämbetsverken framhållit betydelsen av de åtgärder, som från den internationella arbetsorganisationens sida förekommit efter det att internationella arbetskonferensen år 1929 vid dess trettonde session förehåft bland annat frågan om sjöfolkets arbetstid. Sålunda hade arbetsorganisationen år 1930 till vederbörande regeringar utsänt ett frågeformulär, som varit föremål för såväl ämbetsverkens som Kungl. Maj:ts prövning och bland annat föranlett utlåtande av kommerskollegium och socialstyrelsen den 2 april 1930 ävensom skrivelse från statsrådet och chefen för socialdepartementet den 27 december 1930 till internationella arbetsbyrån i Genève. Senare hade internationella arbetsbyrån låtit utarbeta ett förslag till konvention rörande reglering av sjöarbetstiden, vilket i form av en s. k. blå bok år 1931 utsänts till vederbörande regeringar. Konventionsförslaget — vilket vore avsett att bliva föremål för ytterligare, hittills dock gång efter annan uppskjuten behandling inom internationella arbetsorganisationen — hade föranlett utredningar inom ämbetsverken för belysning av konventionsförslagets innebörd för den svenska sjöfartsnäringsens vidkommande. Med hänsyn till ovissheten i fråga om den internationella situationens utveckling hade ämbetsverken emellertid funnit ett mera definitivt ställningstagande till de med revision av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen förbundna frågorna böra tillsvidare anstå och för den skull, såsom förut omnämnts, låtit utredningsarbetet vila, till dess att ämbetsverken förlidit år på Kungl. Maj:ts uppdrag återupptagit detsamma.

Efter sin sakliga innebörd kunna de frågor, som vid den nu verkställda utredningen varit föremål för prövning, skiljas i fyra grupper, nämligen 1:o frågor rörande lagens tillämpningsområde, avseende utvidgning eller inskränkning av detsamma beträffande såväl fartyg som personer, 2:o frågor rörande en mer eller mindre konsekvent genomförd utsträckning av åtta-timmarsdagens tillämpning, särskilt till sjöss, utöver vad nu är fallet, 3:o andra frågor rörande revision i lindrande eller skärpande riktning av lagens särskilda stadganden och 4:o frågor av huvudsakligen formell natur.

Inom den första gruppen falla förslag rörande utsträckning av lagens tillämpning att gälla därifrån för närvarande undantagna personalkategorier, såsom förste styrmän och förste maskinister, telegrafister och viss uppsarspersonal; vidare förslag rörande lagens tillämpning beträffande sådana utanför lagens tillämpningsområde fallande fartyg som isbrytar- och bärgningsfartyg, lustfartyg, vissa fiskefartyg, samt fartyg av mindre storlek. Andra hithörande förslag avse åtgärder i motsatt riktning, såsom undantagande från lagens tillämpning av dels allt befäl eller åtminstone ende styr-



man eller bästeman och ende maskinist och dels pråmfartyg av mindre brutto-dräktighet än 100 registerton. Dessa till sin karaktär allmänna och principiella spörsmål äro samtliga att hänföra till lagens 1 §, i vilket sammanhang de i det följande förekomma.

Bland de till andra gruppen hörande förslagen, vilka gälla den betydelsefulla frågan om en utsträckning av åtta-timmarsdagens tillämpning inom gränserna för lagens giltighetsområde, hava till övervägande i främsta rummet förelegat de förslag, som bl. a. innefattas i de vid 1930 års riksdag väckta motionerna nr 319 i första kammaren och 527 i andra kammaren ävensom den vid 1933 års riksdag i andra kammaren väckta motionen nr 448.

Den tredje gruppen omfattar en mångfald detaljförslag till ändringar i lagens särskilda stadganden, dels direkt sammanhängande med eller eljest föranledda av ovanberörda principiella yrkanden och dels av mera självständig natur och åsyftande att råda bot på verkliga eller förmenta missförhållanden i den ena eller den andra riktningen. Bland dessa märkas förslag rörande omfattningen av det arbete, som skall hänföras till skeppstjänst i lagens mening (1 §)<sup>1</sup>, längden av avdragsgillt uppehåll i skeppstjänsten (2 §), innebörden av begreppet vaktindelning på allmänt brukligt sätt (3 §), inskränkning av styrmans åligganden i visst hänseende, medan fartyget är till sjöss (4 §), längden och förläggningen av dagmans ordinarie arbetstid till sjöss (5 §), kökspersonalens arbetstid i allmänhet och å helgdag till sjöss (6 §), arbetsordningen vid »kortare uppehåll» i hamn (7 §), begränsningen av det ordinarie arbetet i hamn å söckendag, respektive helgdag samt arbetstidens förläggning i hamn (8 §), regleringen av arbetstiden vid fartygs ankomst till och avgång från hamn, innefattande bland annat vissa med den reguljära kusttrafiken förknippade problem (9 §), landlov för enskilda angelägenheter under fartygs uppehåll i hamn (10 §), arbetstiden å fartyg utan vaktindelning i närtrafik och sammanhängande vilotid å samma fartyg (12 §), omfattningen och innebörden av begreppet säkerhetstjänst (13 §), ersättning för övertidsarbete i fritid eller penningar (14 §), begränsningen av övertidsarbetet och undantag därifrån (15 §), reglerna för beräkandet av övertidsersättning (16 §), undantag beträffande lagens bindande karaktär i fråga om överenskommelse genom kollektivavtal (17 §) samt undantag från skyldigheten att föra övertidsjournal (16 §) m. fl. Rörande de olika förslagens närmare innebörd hänvisas till ämbetsverkens betänkande.

De spörsmål, som bilda den fjärde gruppen, avse sjöarbetstidslagstiftningens övergång från ett tid efter annan förlängt provisorium till en lag med permanent giltighet, samt lagens systematiska indelning, såsom beträffande skillnaden mellan fjärr- och närtrafik samt de materiella stadgandenas uppdelning i förhållande till de skiftande faserna av fartygens användning (till sjöss — ankomst — i hamn — avgång); vidare den formella avfattningen av vissa stadganden, särskilt sådana, som röra grunderna för arbetstidens beräkning (per dygn eller dygnpar), samt skiljegränsen mellan sjöarbetstidslagen och sjömanslagen, i vilket hänseende märkas, förutom frågan om den rätta platsen

<sup>1</sup> Här förekommande §-hänvisningar avse 1926 års lag i dess nuvarande lydelse.

för stadgandet rörande landlov för enskilda angelägenheter under fartygets uppehåll i hamn (10 §), spörsmål rörande vissa i sjömanslagens 23 och 56 §§ förefintliga bestämmelser, som äga gemenskap med sjöarbetstidslagen och vilkas reglering i sistnämnda lag blivit ifrågasatt. Hit torde även böra föras frågan om formerna för meddelandet av råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter angående arbetstiden (tillämpningsförfordningen 3 §).

Efter förberedande utredningar och överväganden upprättade ämbetsverken de preliminära författningsutkast, vilka under beteckning Bil. S och T finnas fogade vid ämbetsverkens betänkande. Dessa utkast remitterades jämte utredningsmaterial till sjöarbetstidssakkunniga, av vilkas i anledning därav avgivna yttranden en sammanställning under beteckning Bil. U finnes fogad vid betänkandet.

Sedan sjöarbetstidssakkunnigas yttranden inkommit, underkastade ämbetsverken det upprättade utkastet till ny sjöarbetstidslag en överarbetning, ur vilken det av ämbetsverken till Kungl. Maj:t överlämnade förslaget till ny sådan lag framgått; detta återfinnes såsom en med bokstaven X betecknad bilaga till ämbetsverkens betänkande.

*Internationella arbetsbyråns förslag till konvention angående sjöfolkets arbetstid.* Innan jag övergår till granskning av innehållet i ämbetsverkens lagförslag, får jag i korthet redogöra för det förslag till internationell konvention angående regleringen av arbetstiden ombord å fartyg, som upprättats av internationella arbetsbyrån och i form av en s. k. blå bok därifrån utsänts i april 1931.

Konventionsförslaget gäller alla sjögående fartyg, som nyttjas till handels-sjöfart, med undantag av segelfartyg, fiskefartyg, hjälp- och bärgningsfartyg samt för annat dylikt ändamål nyttjade fartyg ävensom av fartyg med en bruttodräktighet understigande 400 registerton.

Av personer, anställda å fartyg, varå konventionsförslaget äger tillämpning, undantagas befälhavare och annat befäl, som ej gör vakt, lotsar, läkare, sjukvårdspersonal, personer, som arbeta för egen räkning eller mot del i vinsten, samt besättning, som uteslutande består av personer, tillhörande befälhavarens eller redarens familj.

Bland de mera formella regler, som gälla för tillämpningen av de sakliga föreskrifterna, märkas definitionerna å »ordinarie arbete», vari inbegripes såväl egentligt arbete som tjänst till förfogande (»stand by» och liknande), samt å »övertidskompensation», varmed förstås fritid eller betalning i penningar.

Direkt tillämpliga regler för arbetstidens begränsning meddelas allenast beträffande maskinpersonalen samt däcksbesättningen och telegrafisterna; för intendentur- och expeditiionspersonalens vidkommande innehåller förslaget endast en mera rekommendationsartad bestämmelse.

De för maskinpersonalens ordinarie arbetstid föreslagna reglerna avse samtliga av konventionsförslaget berörda fartyg (d. v. s. fartyg med en bruttodräktighet av 400 ton eller mera med undantag av angivna specialfartyg) och innebära såväl till sjöss som i hamn en begränsning till åtta timmar för dag eller motsvarande tid för vecka, månad eller resa (med tio timmar

såsom tillåtet maximum per dag under viss del av sådan längre period); därtill ansluta sig ytterligare detaljbestämmelser, avseende bl. a. en ganska snäv begränsning av övertidsarbetet samt regler för övertidskompensation.

För däckspersonal och telegrafister skiljer konventionsförslaget mellan, å ena sidan, större fartyg (passagerarfartyg över 2,000 bruttoton och lastfartyg över 3,000 bruttoton), som nyttjas å resor av längre varaktighet än 24 timmars oavbruten gång till sjöss, för vilka samma bestämmelser som de, vilka angivits för maskinpersonalen, skola äga tillämplighet såväl till sjöss som i hamn, dock med den modifikation, att begränsningen för övertidsarbetet icke skall äga tillämpning å ankomst- eller avgångsdagar, samt, å andra sidan, övriga fartyg, för vilka förslaget reglering endast avser arbetstiden under längre uppehåll i hamn eller å skyddad redd; för arbetstiden till sjöss samt vid ankomst och avgång hänvisas beträffande dessa senare fartyg till nationella bestämmelser.

För intendentur- och expeditionspersonalens vidkommande innehåller konventionsförslaget, såsom ovan antytts, endast anvisningar beträffande de nationella föreskrifter, som förutsättas skola utfärdas; dessa skola säkerställa en vilotid av minst tolv timmar under dygnet, varav åtta i följd.

Ett för samtliga personalkategorier gällande stadgande innehåller föreskrifter om »veckovila», varmed avses en sammanhängande vilotid av tjugofyra timmar under loppet av sju dagar och detta oberoende av huruvida fartyget befinner sig till sjöss eller i hamn. Kompensation för »veckovila» skall, så vitt möjligt, lämnas i form av fritid i hamn inom en månad, eller vid resans slut; kan fritid ej beredas, skall övertidsersättning i penningar med 25 procents förhöjning av den vanliga taxan utgå för allt arbete, som utförts å den för »veckovilan» bestämda dagen.

I konventionsförslaget undantages genom en särskild bestämmelse säkerhetstjänst, varmed förstås arbete, som befälhavaren finner vara trängande av nöden för fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet eller för hjälp åt andra fartyg eller personer. Enligt kommentarerna till förslaget avses härmed, förutom arbete för avvärjande av hotande fara, ävenledes arbete under frivakt för fartygets manövrering samt övningar med eldsläcknings- och bärgningsredskap.

Konventionsutkastet åtföljes av två rekommendationer, som till reglering genom nationella föreskrifter i konventionens anda anbefalla den från direkt tillämpning av själva konventionen undantagna arbetstiden dels för däckspersonal och telegrafister till sjöss samt vid ankomst och avgång, dels ock för intendentur- och expeditionspersonal.

Det av kommerskollegium och socialstyrelsen upprättade *förslag till ny sjöarbetstidslag*, som av ämbetsverken överlämnats till Kungl. Maj:t såsom ett resultat av den ovan omförmälda utredningen, vilar väsentligen på samma grunder som den nuvarande lagen men företer dock åtskilliga nyheter.

Beträffande de båda huvudfrågorna, huruvida gränserna för lagens tillämpningsområde böra ändras samt i vad mån åtta-timmarsdagen kan bringas

*Kommerskollegii och socialstyrelsens förslag till ny sjöarbetstidslag.*

i utsträckt tillämpning ombord å svenska fartyg, hava ämbetsverken kommit till ett i huvudsak negativt resultat.

Av dessa spörsmål hänför sig det förra till bestämmelserna i lagens 1 §, medan det senare närmast sammanhänger med stadgandena i 4—10 §§. Med hänsyn till den sistnämnda frågans principiella innebörd, hava ämbetsverken emellertid upptagit densamma till dryftande i särskild ordning.

Efter att hava erinrat om att det ordinarie arbetet redan nu är å fartyg med vaktindelning ordnat enligt *åtta-timmarsprincipen* dels i allmänhet under uppehåll i hamn och dels såvitt angår maskinpersonalen jämväl i stor utsträckning till sjöss, redogöra ämbetsverken för undersökningar, som av dem verkställts för att tjäna såsom stöd för bedömandet av de ekonomiska konsekvenserna av ett vidsträckt införande av åtta-timmarsdagen å svenska handelsfartyg, i vilket hänseende ämbetsverken begränsat uppgiften att avse en i sådan mån modifierad tillämpning av åtta-timmarsdagen, som i det förenämnda konventionsförslaget avses. Genom dessa undersökningar har utretts, att den bemaningsökning, som skulle erfordras för genomförande av trevaktssystemet i en mot konventionsförslagets arbetstidsbegränsning svarande utsträckning, skulle kräva en ökning av kostnaderna för hyror och kosthåll, vilken under olika förutsättningar skulle uppgå till ungefär 2.5 resp. 3 miljoner kronor om året, vartill ytterligare komme dels löpande kostnader för övertidsersättning och arbetshjälp från land och dels engångskostnader för nyinredning av bostäder och nyanskaffning av bärgningsredskap o. d.; härjämte vore det ökade bostadsutrymmets intrång på fartygens lastkapacitet att taga i beräkning. Under framhållande av att de betydande kostnadsökningar, som sålunda skulle föranledas av en i överensstämmelse med konventionsförslaget begränsad tillämpning av åtta-timmarsdagen, givetvis skulle mångdubblas vid ett fullständigt genomförande av åtta-timmarsprincipen, förklara ämbetsverken sig anse det vara ur ekonomisk synpunkt synnerligen betänkligt att för den svenska handelsflottan påbjuda obligatorisk tillämpning av åtta-timmarsdagen i enlighet med konventionsförslaget, i vart fall så länge motsvarande inskränkning icke tillämpades å andra nationers fartyg; än större betänkligheter finna ämbetsverken förenade med längre gående förslag om utsträckt tillämpning av åtta-timmarsdagen.

På sålunda och i övrigt anförda skäl avstyrka ämbetsverken en utsträckning av åttatimmarsdagens tillämpning utöver vad nu gäller.

I ett avseende hava ämbetsverken emellertid funnit någon minskning av arbetstiden kunna ifrågasättas, nämligen beträffande kökspersonalen, för vilken en strängare begränsning än den nu gällande föreslagits i fråga om den ordinarie arbetstiden; förslaget, som från början avsett en generell minskning till 10 timmar såväl till sjöss som i hamn, har sedermera ändrats att gälla allenast arbetstiden i hamn. Ämbetsverken hava vidare funnit skäl föreslå en mindre begränsning av den tillåtna arbetstiden till sjöss för vissa styrmän, vilken emellertid i viss mån motväges av den föreslagna regleringen av arbetstiden vid fartygens ankomst och avgång. Närmare redogörelse för dessa frågor lämnas i vederbörligt sammanhang i det följande.

Beträffande lagens tillämpningsområde (1 §) hava ämbetsverken icke funnit anledning föreslå någon förändring.

Förslag om borttagande av orden »eller annorstädes» ur 1 § 1 mom., varest arten och omfattningen av det arbete, vars reglering är lagens föremål, närmare angives, avstyrkes av ämbetsverken, enär påföljden därav skulle bliva, att åtskillig skeppstjänst, som en sjöman kunde åläggas förrätta utanför fartyget, bleve undantagen från sjöarbetstidslagens begränsning och alltså, såvitt på denna lag ankomme, skulle kunna åläggas sjömannen i obegränsad omfattning och utan övertidsersättning, vilket skulle vara direkt stridande mot syftet med den ifrågavarande bestämmelsen.

Såsom ovan omnämnts, hava i fråga om lagens tillämpningsområde verkställets utredningar i flera hänseenden, främst i anledning av framkomna förslag om utvidgning, respektive upphävande beträffande befälspersoner och vissa andra anställda ävensom beträffande vissa fartyg av de undantag från lagens tillämpning, som hittills gällt.

Såvitt angår nyssnämnda förslag rörande befäl hava ämbetsverken funnit tillräckliga skäl för påyrkade ändringar icke kunna anses förebragta. Ett undantag, som varit föremål för särskild prövning, gäller telegrafister; under hänvisning till 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention och den i samband därmed utfärdade förordningen den 9 december 1932 (nr 571) angående fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation m. m., vars tillämpning icke kommer att ske fullt ut förrän år 1938, hava ämbetsverken förklarat sig icke kunna ännu bedöma verkningarna av nyssnämnda förordning å radiotelegrafisternas arbetstid, vid vilket förhållande ändring i arbetstidslagstiftningen i förevarande hänseende syntts icke böra vidtagas. Ej heller beträffande upppassarpersonalen hava ämbetsverken funnit lämpligt föreslå vidtagande av någon ändring.

Ifrågasatt utsträckning av lagens tillämpning å vissa kategorier av fartyg hava ämbetsverken, delvis efter ingående undersökningar, funnit sig böra avstyrka. Att fiske- eller fångstfartyg utan vidare skulle kunna inordnas i sjöarbetstidslagen med dess för sjöfart av helt annat slag avpassade bestämmelser, hava ämbetsverken ansett uteslutet; för en författningsmässig reglering av arbetstiden å dessa fartyg skulle krävas en särskild utredning med anlitande av speciell sakkunskap. I detta sammanhang erinra ämbetsverken om att fiskefartyg helt undantagits i förslaget till internationell konvention i ämnet. Beträffande isbrytar- och bärgningsfartyg finna ämbetsverken verkställda undersökningar hava givit till resultat, att arbetsförhållandena å dessa fartyg i allmänhet kunde betraktas såsom synnerligen förmånliga för de ombord anställda; under den ojämförligt större delen av tjänstgöringen föreläge intet behov av författningsmässig reglering av arbetstiden, ehuru sådan väl vore möjlig att genomföra, medan återigen förhållandena vid tillfällen, då assistans med isbrytning eller bärgning lämnas, kunde vara sådana, att arbetet icke finge vara underkastat någon tidsbegränsning, därest företaget skulle lyckas. Med hänsyn till de gynnsamma arbetsförhållandena ombord å lustfartyg hava ämbetsverken icke funnit något

behov av lagstiftning angående arbetstiden för sjömän, anställda å dylika fartyg.

I fråga om arbetsförhållandena å de från lagens tillämpning undantagna *mindre fartygen* hava ämbetsverken verkställt undersökningar, som avsett såväl arbetstidens utsträckning som bemanningens storlek. Vad först angår *segelfartyg* med mindre bruttodräktighet än 100 ton hava ämbetsverken funnit praktiskt oöverstigliga svårigheter för åstadkommande av ett för en större ökning av besättningen erforderligt bostadsutrymme, varför en inskränkning av undantaget för dessa fartyg, å vilka för övrigt strängare arbete omväxlade med längre perioder av lindrigare tjänstgöring, icke vara tillräddlig. Beträffande *pråmfartyg*, av vilka sådana med mindre nettodräktighet än 20 ton för närvarande äro undantagna från lagens tillämpning, hava ämbetsverken icke funnit tillräckliga skäl föreligga för en föreslagna höjning av gränsen till 100 bruttoton. Med avseende å de på grund av ringare storlek (under 20 nettoton) från lagen undantagna *maskindrivna fartygen* förklara ämbetsverken, att det med hänsyn till den fåtaliga besättningen å dessa smärre fartyg, synts otvivelaktigt, att den gräns här uppnått, utöver vilken det åtminstone i regel ej vore praktiskt möjligt att i lagstiftningsväg genomföra en reglering av arbetstiden. I detta sammanhang hava ämbetsverken ägnat *bogserfartygen* särskild uppmärksamhet; en undersökning, omfattande ett betydande antal sådana fartyg, har givit vid handen å ena sidan, att arbetstiden i stort sett ej lärer kunna anses överhövan lång eller förhållandena eljest anses vara av beskaffenhet att skapa verkligt behov av laglig reglering, samt, å andra sidan, att en dylik reglering skulle medföra avsevärda olägenheter för den med dessa fartyg bedrivna verksamheten, som dels måste kunna anpassas efter skiftande behov, och dels har karaktär av kortvarigt, av väderleksförhållandena beroende säsongarbete. Under åberopande av vad sålunda och i övrigt anförts hava ämbetsverken funnit sig böra avstyrka varje inskränkning av det för de mindre fartygen stadgade undantaget från sjöarbetstidslagens tillämpning.

Vidkommande de *definitioner*, som äro meddelade för vissa i sjöarbetstidslagen nyttjade termer (2 § 1 mom.), förmåla ämbetsverken, att i det preliminära utkastet förekommande förslag rörande definitionerna å de i lagen förekommande fartbenämningarna (ocean- och nordsjöfart), varmed åsyftats att åvägabringa formell överensstämmelse med sjöfartssäkerhetsförfattningarna i detta hänseende, framkallat invändningar från de sakkunnigas sida och för den skull ej upptagits i det slutliga förslaget. Definitionen å begreppet *helgdag* har i förslaget underkastats en formell ändring.

I 2 § 2 mom. förekommande stadgande om längden av annat *avdragsgillt uppehåll i skeppstjänsten* än måltidsrast företer i ämbetsverkens förslag en nyhet, i det att varaktigheten av sådant uppehåll minskats från en till en halv timme, vartill det egentliga motivet hämtats från vissa, inom skärgårds- trafikerna rådande förhållanden. Samtidigt med denna lindring hava ämbetsverken emellertid föreslagit införande av ett nytt villkor för att uppehåll, varom här är fråga, må anses avdragsgillt, nämligen det, att sjömannen under

uppehållet enligt erhållet besked ägt avlägsna sig från arbetsplatsen; härmed har åsyftats att förhindra att tid, varunder sjömannen vid uppehåll i arbetet stått i beredskap å arbetsplatsen («stand by»), skulle komma att frändragas arbetstiden.

Efter nu berörda allmänna stadganden följa i ämbetsverkens förslag, i anslutning till den gällande lagens indelning, speciella regler rörande *ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik* (2 kap., 3—9 §§). Den sakliga innebörden av dessa regler är följande.

*Till sjöss* utgör den ordinarie arbetstiden för v a k t i n d e l a d p e r s o n a l (4 §) högst 12 timmar för dygn räknat, med den ytterligare begränsning för däck- och maskinbefäl ävensom maskinmanskaper att arbetstiden icke må överstiga 8 timmar, i fall det behöriga antalet sjömän inom vederbörande kategori uppgår till minst tre; för koleldare förekomma dessutom samma strängare regler som de, vilka nu gälla för denna personal och som avse att säkerställa tillämpning av tre-vaktsystemet å långresor samt i övrigt å fartyg med större kolåtgång. För styrmännens vidkommande innebär förslaget en minskning av arbetstiden från 9 till 8 timmar å fartyg, där tre styrmän skola finnas; denna bestämmelse kompletteras emellertid med en föreskrift om skyldighet för styrman med sålunda begränsad arbetstid att därutöver såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet. Härutinnan åsyftar förslaget att åstadkomma en anpassning till vad som vid lagens tillkomst i första hand synes hava varit åsyftat, ehuru lagen icke blivit avfattad i full överensstämmelse därmed. För arbete å helgdag innehåller förslaget liksom den nuvarande lagen bestämmelse, som inskränker arbetet till sådan skeppstjänst, som är nödvändig för fartygets drift och behöriga handhavande och därmed förbundet arbete, som ej tål uppskov — vilket sistnämnda är ett nytt tillägg — ävensom lättare rengöringsarbete, tillredning av kost o. d. En nyhet av redaktionell art är, att i den nuvarande lagens 13 § förekommande stadgandet om a s k h i s s n i n g till sjöss på frivakt överflyttats till nu avhandlade paragraf i förslaget och sålunda sammanförts med bestämmelserna om ordinarie arbetstid.

D a g m ä n n e n s ordinarie arbetstid till sjöss utgör enligt förslaget (5 §) liksom enligt lagen 9 timmar för dygn å söckendag; å helgdag medgives endast sammanlagt en timmes arbete bestående i lättare rengöring samt sådant arbete, som regelmässigt ingår i dagmannens åliggande och ej kan tåla uppskov, vilket sistnämnda innebär en nyhet i förhållande till gällande bestämmelse.

För k ö k s p e r s o n a l e n s vidkommande märkes i förslaget (6 §) den förut omnämnda inskränknings av den ordinarie arbetstidens längd från nuvarande 12 till 10 timmar för dygn räknat, vilket motsvaras av enahanda minskning av kökspersonalens ordinarie arbetstid i hamn (8 §).

Efter förslagets avgivande hava ämbetsverken emellertid i detta stycke ändrat mening i så måtto, att ämbetsverken i gemensamt utlåtande den 15 januari 1934 rörande en till Kungl. Maj:t från Sveriges redareförening in-

given, till ämbetsverken remitterad skrift förklarar sig finna av redareföreningen uti skriften förebragt utredning rörande kökspersonalens nuvarande arbetsförhållanden å ett större antal av de till föreningen anslutna fartygen göra det tveksamt, huruvida det kunde vara lämpligt att vidtaga någon reduktion av arbetstiden till sjöss, medan ämbetsverken däremot icke funnit skäl frångå sitt förslag i vad detsamma avsåge arbetstid för ifrågavarande personal under fartygs uppehåll i hamn.<sup>1</sup>

De härefter följande bestämmelserna i förslaget avse ordinarie arbetstid för samtliga personalkategorier *vid fartygets ankomst till hamn* (förslagets 7 §). Härutinnan föreslagna föreskrifter, som delvis motsvara den nuvarande lagens 9 §, innebära en generell begränsning av ifrågavarande arbetstid till 12 timmar för dygn räknat med de ytterligare inskränkningar, att arbetstiden för vaktindelad maskinpersonal icke må överstiga vederbörandes arbetstid till sjöss samt att å helgdag endast må utföras dels för fartygets drift och behöriga handhavande erforderlig skeppstjänst jämte därmed förbundet arbete, som ej tål uppskov, dels klargöringsarbete i anledning av ankomsten samt lossning och lastning av post, passagerares effekter, stycke gods i mindre omfattning ävensom ömtåligt gods, dels ock lättare rengöringsarbete, tillredning av kost o. d. Till dessa bestämmelser, som i huvudsak överensstämma med nu gällande föreskrifter, har i förslaget fogats ett nytt stadgande, innebärande att de begränsningar med avseende å arbetets art, som enligt vad nyss nämnts skulle gälla å helgdag, ävenledes skulle tillämpas å söckendag efter klockan 18. Avsikten härmed hava ämbetsverken förklarar vara, att den i jämförelse med hamnarbetstiden längre arbetstiden å ankomstdygn ej skulle efter berörda klockslag kunna uttagas i större utsträckning än som erfordrades på grund av de med ankomsten förenade särskilda förhållandena; syftet vore ytterst att åstadkomma, att arbetet å ett ankommande fartyg snarast möjligt efter ankomsten glede in i hamnarbetsordningen. Från detta stadgande hava emellertid förslagits två undantag, avseende att möjliggöra, det ena förläggning av arbetet till tiden efter klockan 18 i samma mån sådant skulle vara tillåtet i hamn enligt 8 § i förslaget, och det andra bibehållande av sjövakter i fall, som avses i den nuvarande lagens 7 §.

Förslagets regler rörande ordinarie arbetstid *i hamn* (8 §) motsvara — utom i fråga om längden av kökspersonalens arbete, som, på sätt förut omförmäls, minskats till 10 timmar — i allt väsentligt i samma hänseende nu gällande bestämmelser; en ändring av mindre betydelse avser förläggningen av ordinarie arbetstid å helgdag, för vilken tiden blivit satt en timme senare på morgonen.

Såsom ett sista stycke har till nu ifrågavarande paragraf fogats ett mot 10 § i gällande lag svarande stadgande om särskilt landlov en gång i månaden för enskilda angelägenheter ordnande under fartygets uppehåll i hamn. Detta stadgande, som i förhållande till den nuvarande bestämmelsen företer vissa smärre avvikelser av huvudsaklig formell natur, torde senare i annat sammanhang få ytterligare något beröras.

<sup>1</sup> Utlåtandet jämte redareföreningens skrift finnas fogade vid ämbetsverkens betänkande; se Statens offentliga utredningar 1934: 8. <sup>2</sup>



För ordinarie arbetstid vid *fartygets avgång från hamn* innehåller förslaget (9 §) en hänvisning till förenämnda stadgande rörande arbetstiden vid ankomst, som i tillämpliga delar avses skola gälla jämväl vid avgång.

Förslagets 3 kap. med bestämmelser om *ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik* (10 §), innebär i sak icke någon nyhet i jämförelse med gällande lag (11 och 12 §§); å fartyg utan vaktindelning utgör arbetstiden högst 12 timmar för dygn räknat med den ytterligare begränsning, att arbetstiden för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må överstiga 63 timmar i veckan.

Beträffande kökspersonalen upptager förslaget, i motsats till vad fallet är beträffande fjärrtrafiken, samma arbetstid som den hittillsvarande, nämligen 12 timmar för dygn; förut omförmälda inskränkning till 10 timmar har sålunda i förslaget icke utsträckts till närtrafiken.

I förevarande sammanhang hava ämbetsverken redogjort för den förut omnämnda, av 1926 års riksdag i skrivelse nr 220 i anledning av motion av herr Lindley (nr 250 i första kammaren) begärda och jämlikt Kungl. Maj:ts befallning av ämbetsverken verkställda utredning, som innefattas i den under beteckningen Bil. Y vid ämbetsverkens betänkande fogade promemoria angående sammanhängande vilotid å fartyg utan vaktindelning. Enär starkare skäl för vidtagande av någon åtgärd i den av motionären angivna riktningen icke framkommit under utredningen och då införande av ett stadgande om sammanhängande ledighet enligt ämbetsverkens mening ej väl läte sig förena med lagens systematik i övrigt, hava ämbetsverken ansett sig icke kunna tillstyrka genomförande av bestämmelser i enlighet med det i motionen framställda yrkandet.

Med avseende å de spörsmål, som falla under rubriken *säkerhetstjänst och övertidsarbete*, erbjuder ämbetsverkens förslag flera nyheter av principiell betydelse. Vad angår det stadgande, som reglerar den egentliga säkerhetstjänsten och därmed likställt arbete (förslagets 11 §), består den väsentligaste förändringen däruti, att två arter av skeppstjänst, som i gällande lag behandlats i samband med säkerhetstjänsten, nämligen askhissning till sjöss och vakttjänst i hamn, avförts från detta stadgande och reglerats i annat sammanhang; bestämmelse om askhissning återfinnes bland föreskrifterna angående det ordinarie arbetet till sjöss (förslagets 4 §) och en med den nuvarande ordningen i sak överensstämmande reglering av hamnvaktstjänsten har i ämbetsverkens förslag åstadkommit genom dels hamnvaktstjänstens undantagande från den för övertidsarbete stadgade begränsningen (förslagets 13 §), dels medgivande av fritidskompensation såsom ersättning för övertidsarbete, vilket enligt gällande lags 13 §, sista stycket, varit tillåtet beträffande hamnvaktstjänst och i förslaget utsträckts till allt övertidsarbete.

En detalj av mindre betydelse är den, att i förslagets stadgande om säkerhetstjänst m. m. förekommande bestämmelse om deltagande i övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap fullständigats med ett tillägg rörande författningensligna övningar med andra säkerhetsanordningar, varmed åsyftas i nyttjandeförordningen föreskrivna övningar med vattentäta dörrar m. m.

Rörande *omfattningen av begreppet säkerhetstjänst* (förslagets 11 § a, lagens 13 § a) hava ämbetsverken uttalat, att den restriktiva innebörd, som av ämbetsverken i uppkomna tolkningsfrågor principiellt hävdats beträffande detta stadgande, enligt ämbetsverkens mening allfort synes böra tilläggas det samma. Enligt denna tolkning har det för skeppstjänsts hänförande till sådan säkerhetstjänst, som i nuvarande lags 13 § punkt a) avses, ansetts böra krävas, att densamma utgör så att säga säkerhetstjänst i inskränkt bemärkelse eller med andra ord, att den föranledes av någon omständighet, som icke ingår såsom en normal faktor i den sjöfart, varom fråga är, utan fast hellre har karaktären av en mer eller mindre oförutsedd, plötsligt uppträdande fara. Ämbetsverken framhålla emellertid, att denna regel med lagens nuvarande lydelse måst lida en viss inskränkning, i det att ett normalt förekommande arbete under omständigheter måst betraktas såsom säkerhetstjänst av beskaffenhet att kunna anordnas i kraft av det nuvarande stadgandet i 13 § a). Härmed har åsyftats fall, då oavvisligt behov av vanlig skeppstjänst uppstått, sedan allt tillåtet ordinarie arbete och övertidsarbete uttagits, varpå såsom exempel anförts förtöjningsarbete efter ankomst till hamn. En följd härav har blivit, att skeppstjänst, som en sjöman ålagts utöver det ordinarie arbetet, kunnat komma att förrättas först såsom övertidsarbete mot ersättning och därefter, när övertid ej längre stått till buds, såsom säkerhetstjänst i mera vidsträckt bemärkelse utan särskild ersättning. Denna med lagens nuvarande lydelse ofrånkomliga konsekvens har synts ämbetsverken mindre tillfredsställande, varför förslag, avsett att råda bot härå, framlagts i form av en i 13 § punkt c) i ämbetsverkens lagförslag intagen bestämmelse, varigenom möjlighet skulle öppnas att såsom övertidsarbete mot särskild ersättning men utan hinder av den för övertidsarbetet stadgade begränsningen utföra arbete, som nödvändigt måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt lagen har att förrätta arbete.

Beträffande *övertidsarbete*, som till skillnad från ordinarie arbete och säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst betingar särskild ersättning, hava ämbetsverken föreslagit *fritidskompensation* såsom laga ersättningsform vid sidan av betalning i penningar (förslagets 12 §). Detta har i sin tur föranlett särskilda regler i förslaget rörande vad som vid övertidsarbetes ersättande med fritid skall iakttagas (förslagets 14 § 1 mom.) ävensom inverkat på avfattningen av stadgandena angående begränsning av övertidsarbete (förslagets 13 §) samt angående övertidsjournal (förslagets 16 §).

Nu berörda stadganden förete i ämbetsverkens förslag jämväl vissa andra skiljaktigheter från motsvarande bestämmelser i gällande lag. Med avseende å *övertidsarbetets begränsning* (förslagets 13 §) är sålunda att märka, huru som ämbetsverkens förslag med bibehållande av 18 timmar i veckan såsom legalt maximum, öppnar möjlighet för avtalsmässig utsträckning därav genom överenskommelse mellan parterna, dock med begränsning till 24 timmar i veckan. Uti stadgandet angående *ersättning för övertidsarbete* (förslagets 14 §) har i förslaget utelämnats den bestämmelse rörande dubbel övertidsersättning i vissa fall för arbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller loss-

ning, som i gällande lag återfinnes i 16 § andra stycket. Såsom motiv härtill har anförts, att, såsom stuveriförhållandena utvecklats sig, stadgandet i sin nuvarande lydelse undan för undan förlorat i betydelse, enär besättingens direkta deltagande i det egentliga lastnings- eller lossningsarbetet alltmera sällan förekomme. Vidkommande slutligen *overtidsjournalens förande* (förslaget 16 §) märkes i ämbetsverkens förslag en särskild dispensbestämmelse, som torde hava ansetts påkallad för medgivande av ett enklare kontrollförfarande även i fall, där omständigheterna icke kunna utgöra grund för ett sådant dispensförfarande, som avses i lagens 1 § 3 mom.

I fråga om *straffbestämmelserna* i lagen företer förslaget inga andra förändringar än sådana, som föranletts av reglerna för dagsbotssystemets tillämpning.

Efter denna översikt över de viktigare sakliga nyheterna i ämbetsverkens förslag får jag övergå till vissa förut antydda, i ämbetsverkens betänkande berörda frågor, som mera gälla lagens form än dess innehåll.

Till en början är därvid att framhålla, hurusom ämbetsverkens förslag utarbetats under förutsättning av att lagens hittillsvarande provisoriska karaktär efter den nu företagna revisionen skulle upphöra och lagen sålunda hädanefter erhålla *permanent giltighet*. Härom göres intet direkt uttalande i betänkandet men i sitt förut omförmälda gemensamma utlåtande av den 15 januari 1934 hava ämbetsverken, i anledning av yrkande från Sveriges redareförenings sida om fortsatt provisorium, uttalat, att ämbetsverken icke funne det av ämbetsverken överlämnade förslaget till ny sjöarbetstidslag innebära så genomgripande förändringar i gällande bestämmelser, att det för vinnande av erfarenhet beträffande verkningarna av detsamma, vore påkallat att, om förslaget upphöjdes till lag, giva denna allenast provisorisk giltighet.

Bland sådana detaljer i förslaget, som äga samband med lagens systematiska indelning, märkas ett par nya begrepp, avsedda att klargöra gränsen mellan, å ena sidan, de stadganden rörande ordinarie arbetstid, som främst gälla den egentliga, utgående sjöfarten, vars kännetecken enligt lagen är en av resornas längd påkallad indelning i vakter av skeppstjänsten till sjöss, och, å andra sidan, de mera kortfattade bestämmelser, som reglera den ordinarie arbetstiden å de mindre fartyg, som nyttjas i när- och lokaltrafik. Härmed åsyftas de för lagens kapitelindelning (2 och 3 kap.) nyttjade uttrycken »fjärrtrafik» och »närtrafik», vilkas inbördes förhållande framgår av 3 och 10 §§; med *fjärrtrafik* åsyftas fart, vari ingår resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång, medan *närtrafik* omfattar annan än sålunda angiven fart. Avsikten med förslaget i detta hänseende anges i främsta rummet vara att klargöra, att arbetstidsregleringen för de i egentlig mening sjögående fartygen hänför sig till fartygen i deras allmänna användning i långväga fart och således är oberoende av huruvida i den fart, vari fartyget nyttjas, ingår en eller annan kortare resa, som enligt lagens nuvarande ordalydelse skulle kunna anses påkalla tillämpning av bestämmelserna i 3 kap., vilket enligt ämbetsverkens mening icke torde hava varit avsett och i vart fall icke kunde vara lämpligt.

En annan ändring av likaledes systematisk karaktär utgöres av den indelning av stadgandena rörande den ordinarie arbetstiden vid fartygs *ankomst* till hamn, respektive *avgång* från hamn, som kommit till synes uti förslaget 7 och 9 §§, vilka innefatta bestämmelser, motsvarande innehållet i den nuvarande lagens 9 §; härmed har åsyftats att åvägabringa en strängare åtskillnad mellan de fyra olika faserna i ett fartygs användning: till sjöss (4—6 §§), vid ankomst (7 §), i hamn (8 §) och vid avgång (9 §).

Jämväl i andra stycken skiljer sig ämbetsverkens förslag i formellt hänseende från den nuvarande lagen; åtskilliga stadganden hava sålunda överarbetats i syfte att åstadkomma större lättfattlighet. I detta hänseende märkes bl. a. att uttrycket »*ordinarie arbetstid*» införts såsom lagteknisk term i de paragrafer, där regler angående denna arbetstid meddelats.

En annan skillnad i förhållande till den nuvarande lagen hänför sig till principerna för beräkningen av den ordinarie arbetstiden; förslaget företer i detta hänseende den nyheten, att *beräkning av arbetstiden för enkelt dygn* genomgående tillämpats även i de fall, där den nuvarande lagen använder två sammanhängande dygn såsom grundval för arbetstidsberäkningen. Den förra principen, som i viss utsträckning tillämpats redan i gällande lag, såsom i fråga om arbetstiden i hamn ävensom vid ankomst och avgång, har sålunda i förslaget konsekvent genomförts. Beträffande arbetstiden till sjöss har detta emellertid allenast med hjälp av den i förslaget införda regeln om fritidskompensation såsom generellt tillämpad form för övertidersättning kunnat ske utan förfång för de i viss utsträckning gängse tvåvaktsystem, som förutsätta en regelbunden förskjutning av vakterna från ett dygn till ett annat (s. k. svenska vakter, respektive indelning med »plattvakter»).

I detta sammanhang är vidare att bemärka ämbetsverkens behandling av en fråga, varutinnan förslag från ämbetsverkens sida tidigare framställt, nämligen i fråga om det förut berörda stadgande rörande *landlov* för enskilda angelägenheter, som i nu gällande lag innehålles i 10 § och som i förslaget återfinnes bland reglerna om arbetstiden i hamn (8 §). Under förarbetena till 1926 års lag ifrågasatte ämbetsverken en överflyttning av detta stadgande till sjömanslagen; motsvarande förslag hade av ämbetsverken upptagits i det preliminära utkastet till det nu föreliggande förslaget. Vid frågans slutliga prövning hava ämbetsverken emellertid, med beaktande av vissa närmare angivna förhållanden, funnit sig böra förorda, att bestämmelsen i fråga bibehölles i sjöarbetstidslagen. I förslaget har stadgandet, såsom förut omnämnts, placerats i 8 §, därvid detsamma undergått smärre jämkningar i ordalydelsen, åsyftande att åvägabringa större tydlighet med avseende å dess innebörd.

I anslutning till nu avhandlade, sjömanslagen berörande spörsmål hava ämbetsverken upptagit två andra med nämnda lag sammanhängande frågor, vilka hänvisats till slutlig prövning i samband med revision av sjöarbetstidslagen. Härvid åsyftas dels spörsmålet, huruvida, då besättning under resa blivit förminskad, de kvarvarande skola hållas skadeslösa för ökat arbete genom fördelning av genom besättningsminskningen inbesparad hyra såsom i 23 § sjömanslagen föreskrives och tidigare i 95 § sjölagen stadgats, eller om sådan

ersättning eventuellt helt eller delvis bör utgå i form av ersättning såsom för övertidsarbete, dels ock frågan huruvida bestämmelser rörande arbetstidens reglering å sådana fartyg, som för närvarande icke omfattas av sjöarbetstidslagen, krävas utöver dem, vilka innehållas i 56 § andra stycket sjömanslagen.

Vidkommande det i 23 § sjömanslagen reglerade spørsmålet om *ersättning åt besättningen för ökat arbete i det fall att besättningen blivit under resa förminskad*, ifrågasattes vid sjömanslagens tillkomst, att stadgandet om dylik ersättning skulle överflyttas till sjöarbetstidslagen samt att därvid skulle övervägas på vad sätt ersättning rätteligen borde utgå i fall, varom här är fråga. I anledning av vad sålunda förekommit hava ämbetsverken under den nu verkställda utredningen till behandling upptagit förevarande spørsmål. Härvid hava ämbetsverken framhållit, att stadgandets nuvarande placering i sjömanslagen medgäve tillämpning jämväl i fråga om sjöman, för vilken sjöarbetstidslagen icke gäller, vilket torde hava särskild betydelse för de utanför lagen stående förste styrmännen och förste maskinisterna. Beträffande själva ersättningen finna ämbetsverken den nuvarande formen med hyresdelning att föredraga framför övertidsersättning, enär ökning i arbetet torde kunna förekomma utan att arbetstiden därigenom utsträcker. På dessa skäl och med hänsyn till önskvärdheten av likformighet i möjligaste mån med övriga nordiska länders lagstiftning förorda ämbetsverken att 23 § sjömanslagen bibehålles i oförändrat skick.

Vad härefter angår 56 § sjömanslagen är frågan närmast den, huruvida beträffande sådana *mindre fartyg, som icke omfattas av sjöarbetstidslagen*, borde rörande arbetstid, övertidsersättning m. m. meddelas särskilda bestämmelser utöver dem, som innehållas i andra stycket av ifrågavarande 56 §. Detta spørsmål, som i anledning av motionsledes framställt yrkande behandlades vid 1922 års riksdag i samband med förslaget till sjömanslag, föranledde icke någon ändring i sistnämnda lag men hänvisades till förnyat övervägande vid revision av sjöarbetstidslagstiftningen. Under hänvisning till vad som anförts rörande förut omförmälda, med 1 § 2 mom. sammanhängande frågor angående sjöarbetstidslagens tillämpningsområde, med vilka nu förevarande spørsmål i sak sammanfaller, förklara ämbetsverken sig finna jämväl 56 § sjömanslagen böra bibehållas i nuvarande skick.

I anslutning till den grupp formella spørsmål, som nu avhandlats, må här i korthet omnämnas ännu en fråga, som, ehuru icke direkt berörande sjöarbetstidslagens bestämmelser, av ämbetsverken upptagits till behandling i samband med dessa, nämligen det ovan berörda spørsmålet om formerna för meddelande av *råd och upplysningar rörande sjöarbetstidslagens tillämpning*. Enligt 3 § i förordningen med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen åvilar det kommerskollegium att i den mån det kan ske utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt tillhandagå fartygs redare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter angående arbetstiden å svenska fartyg; jämlikt kungörelsen den 27 juni 1929 (nr 208) angående handläggningen av vissa frågor

rörande arbetarskydd ombord å fartyg handhaves denna upplysningsverksamhet av ämbetsverken gemensamt.

I anledning av erinringar, som i detta hänseende framkommit i riksdagsmotioner i ämnet, samt därvid framställda förslag om upplysningsverksamhetens överflyttande till arbetsrådet hava ämbetsverken i samband med remiss av författningsutkastet till sjöarbetstidssakkunniga fäst dessas uppmärksamhet å detta spörsmål, vilket emellertid icke föranlett annat uttalande från deras sida än att en av de sakkunniga förordat verksamhetens fortsatta bedrivande i nuvarande ordning.

Efter att hava utvecklat de skäl, som syntes tala för fortvaron i och för sig av ifrågavarande upplysningsverksamhet, hava ämbetsverken, utan att vilja direkt motsätta sig dess överflyttande till arbetsrådet — vilket dock skulle förutsätta en utökning av detta organ med representanter för sakkunskap i hörande frågor — förklarar sig böra såsom sin mening framhålla, att, såvitt nu kunde bedömas, verksamhetens fortsatta förläggning till ämbetsverken torde vara att tillråda.

*Överarbetning av ämbetsverkens förslag.*

Sedan kommerskollegium och socialstyrelsen till Kungl. Maj:t inkommit med den utredning och det förslag till lagstiftning i ämnet, för vilka jag i det föregående redogjort, anmälde jag ärendet för Kungl. Maj:t den 10 november 1933. Jag anförde därvid, att ämbetsverkens förslag icke syntes mig tillräckligt vittgående i vad anginge begränsningen av sjöfolkets arbetstid, vilket särskilt gällde frågan om den för däckspersonalen föreslagna maximiarbetstiden. Förslaget syntes för den skull böra göras till föremål för överarbetning, vilken lämpligen borde uppdragas åt tvenne inom handelsdepartementet tillkallade sakkunniga.

I anslutning härtill anförde jag vidare, att en begränsning av arbetstiden, närmare överensstämmande med de principer, som gälla för vidsträckta arbetsområden i land och som i viss omfattning upptagits i det av den internationella arbetsbyrå utarbetade konventionsutkastet i ämnet, borde uppställas såsom allmän riktlinje för överarbetningen, som i övrigt borde utföras enligt närmare anvisningar av chefen för handelsdepartementet.

I enlighet med min under åberopande härav gjorda hemställan bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för handelsdepartementet att uppdraga åt två sakkunniga att inom nämnda departement enligt de riktlinjer, som i det föregående angivits och i övrigt av departementschefen komme att meddelas, verkställa överarbetning av det av ämbetsverken avgivna förslaget till sjöarbetstidslag.

Jämlikt detta bemyndigande uppdrog jag samma dag åt byråassistenten, sjökaptanen E. A. F. Eggert och sekreteraren G. M. E. Böös att, enligt de närmare anvisningar, som av departementschefen komme att meddelas, inom handelsdepartementet verkställa överarbetning av ämbetsverkens förslag.

Sedan nämnda sakkunniga numera slutfört sitt uppdrag, får jag härmed anmäla det av dem i enlighet med mina anvisningar överarbetade förslaget till sjöarbetstidslag.

Statsmakternas syfte med den år 1919 införda regleringen genom lag av sjöfolkets arbetstid torde få anses hava varit att åstadkomma en skälig begränsning av arbetstiden ombord å svenska fartyg med tillämpning av åtta-timmarsprincipen så långt denna syntas vara praktiskt genomförbar. Denna riktlinje följdes redan av de s. k. skeppstjänstkommitterade, vilka i sitt den 31 januari 1919 dagtecknade betänkande med förslag i ämnet förklarade sig hava sökt i möjligaste mån realisera önskemålet om genomförande för sjömannens del av normalarbetsdagen och för den skull upprättat sitt förslag i så nära anslutning som möjligt till principen om åtta timmars ordinarie arbetsdag. Denna grundtanke synes jämväl i fortsättningen hava varit vägledande under förarbetena till lagen och det torde med fullt fog kunna sägas, att de meningsskiljaktigheter, som i olika avseenden kommit till uttryck under de lagstiftande myndigheternas behandling av frågan, mindre gällt principen såsom sådan än utsträckningen av dess tillämpning.

Av min förut lämnade redogörelse framgår i vad mån den nuvarande lagstiftningen förverkligat syftet att reglera sjöfolkets arbetstid enligt åtta-timmarsprincipen. Denna är, såvitt angår fjärrtrafiken, generellt genomförd, med undantag för kökspersonalen, beträffande arbete under fartygens uppehåll i hamn och gäller tillika såväl under gång till sjöss som vid ankomst till eller avgång från hamn för den vaktindelade eldarepersonalen å fartyg, som nyttjas å långresor i oceanfart, ävensom i allmänhet å fartyg, vars maskinstyrka är av mera betydande storlek; jämväl för annat vaktindelad maskinmanskap liksom även för det maskinbefäl, varå lagen äger tillämpning, är åtta-timmarsdagen i regel tillämplig till sjöss samt vid ankomst och avgång, så snart det behöriga antalet man inom vederbörande personalkategori uppgår till minst tre och sålunda medger tillämpning av trevaktssystem. Denna regel gäller även för det under lagen fallande däcksbefålet med den modifikation, att maximiarbetstiden för dygn räknat för denna kategori utgör nio timmar till sjöss. Sistnämnda arbetstid är ävenledes stadgad i fråga om arbete till sjöss för dagmän å fartyg i fjärrtrafik och gäller tillika såsom genomsnittligt maximum för den egentliga besättningen å fartyg i närtrafik. I övrigt, d. v. s. i främsta rummet beträffande vaktindelad däcksmanskap samt i fråga om befäl och maskinpersonal, vars antal icke är tillräckligt för skeppstjänstens indelning i tre vakter, utgör arbetstiden till sjöss 12 timmar för dygn räknat, vilket ock är för kökspersonalens vidkommande allmänt gällande maximum.

Den på sådant sätt genomförda begränsningen av sjöfolkets arbetstid innebar knappast vid dess lagfästade, för fjärrtrafikens vidkommande, mera genomgripande förändringar i fråga om arbetstiden till sjöss annat än för eldarepersonalen å vissa mindre och medelstora fartyg. Med avseende å arbetstiden under fartygens uppehåll i hamn ävensom på det hela taget för närtrafikens vidkommande medförde den genom lagen åstadkomna inskränkningen i arbetstiden däremot otvivelaktigt en väsentlig förändring.

Vad särskilt angår åtta-timmarsprincipens tillämpning i hamn för de sjögående fartygen må det framhållas, att betydelsen härav blir större alltefter-

Departement-  
chefen.

Allmänna  
synpunkter.

som den sammanlagda tiden för uppehållen i hamn ökas i förhållande till den tid, varunder fartygen äro till sjöss. En summarisk undersökning i detta hänseende har givit till resultat, att i oceanfart nyttjade fartyg torde kunna sägas genomsnittligt tillbringa närmare hälften av tiden i hamn. I inskränkta fart ökas i regel tiden för hamnliggande i förhållande till gångtiden; sålunda torde hamntiden för fartyg i nordsjöfart merendels uppgå till mer än hälften av den sammanlagda tiden och ofta kunna väsentligt överstiga den tid, varunder fartygen varit i gång. I än inskränkta fart liksom även i den kusttrafikliknande medelhavsarten och annan därmed likartad sjöfart utgöres emellertid den tid, varunder fartygen varit i hamn, till väsentlig del av ankomst- och avgångsdagar, å vilka den kortare hamnarbetstiden icke varit tilllämplig. Tiden för egentlig hamnvistelse torde dock även i trafik av sistnämnda slag kunna vara betydande.

Även med beaktande av nu angivna omständigheter, vilka i och för sig äro ägnade att giva en mera tillfredsställande bild av arbetstidsförhållandena ombord å fartygen, har jag icke kunnat undgå att finna en närmare anpassning till de förhållanden, som på lagstiftningens väg i vidsträckt omfattning genomförts beträffande arbete i land, både i hög grad önskvärd och jämväl i viss utsträckning möjlig. Uppenbarligen måste härvid hänsyn tagas till såväl frågans internationella karaktär som de ekonomiska konsekvenserna av en längre gående begränsning av sjöarbetstiden än den, som för närvarande gäller.

Vad ämnets internationella sida angår, är jag alltjämt av den mening, att den omständigheten, att den internationella arbetsorganisationen tagit befattning med saken, icke bör få utgöra hinder för ett genomförande av sådana förbättringar i den svenska sjöarbetstidslagstiftningen, som befunnits erforderliga. Erfarenheten giver vid handen att, sedan en internationell konvention i ämne av denna art utarbetats och gillats av en internationell konferens, en avsevärd tid brukar förflyta, innan konventionen ratificeras av något större antal stater. Att avvakta godkännande och ratifikation i större utsträckning av den tilltänkta konventionen om sjöarbetstiden skulle därför kunna innebära åtskilliga års dröjsmål med en revision av den nuvarande svenska lagen. Jag kan så mycket mindre finna en dylik avvaktande hållning nödvändig som den av mig nu förordade revisionen av gällande lag bör vara ägnad att underlätta de ytterligare steg i avseende å arbetstidens begränsning, som anslutningen till en blivande internationell konvention sannolikt kräver.

Vidkommande härefter de ekonomiska verkningarna av en utan stöd av en internationell reglering genomförd revision av den svenska lagen, så hyser jag den uppfattningen, att lika litet som lagen i dess nuvarande skick kan sägas hava för sjöfartsnäringen medfört svårare verkningar av den art, som vid dess tillkomst på åtskilliga håll befarades, eller ens utgjort någon allvarligare tunga för den svenska handelsflottan i dess helhet, lika litet torde en i begränsad omfattning och med nödig försiktighet åvägabragt anpassning av lagen i riktning mot en bättre överensstämmelse med den huvudprincip, som utgör dess ledmotiv, behöva för den svenska rederinäringen medföra något väsentligare hinder i den internationella konkurrensen. En sådan anpassning synes mig så mycket



angelägnare, som den skulle utgöra ett tillmötesgående av åtminstone de viktigaste av den svenska sjömanskårens i och för sig berättigade krav och ett förverkligande av önskemål, vilkas tillgodoseende sedan lång tid tillbaka utgjort ett syfte för strävandena att förbättra arbetsförhållandena för sjömännen i deras hårda och påfrestande yrke.

På grundval av dessa allmänna överväganden har jag såsom riktlinje för överarbetningen av ämbetsverkens förslag anvisat de sakkunniga att för däcksmanskapets vidkommande med avseende å begränsningen av den ordinarie arbetstiden till sjöss tillämpa de normer, som kommit till uttryck i den internationella arbetsbyråns konventionsutkast, vilket i första hand innebär genomförande av åtta-timmarsprincipen för det vaktindelade däcksmanskapet å större fartyg, något som låter sig göra utan större manskapsökning. Vidare har jag anbefallt en tillämpning av samma princip för allt maskinmanskaps å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton; angående verkningarna härav i bemanningshänseende hava de sakkunniga verkställt en särskild utredning, för vilken jag skall lämna närmare redogörelse i vederbörligt sammanhang. I konsekvens med förenämnda åtgärder har jag låtit i förslaget minska dagmännens ordinarie arbetstid till sjöss från nuvarande nio till åtta timmar. För kökspersonalens vidkommande har jag anslutit mig till den uppfattning, som, såvitt angår fjärrtrafiken, kommit till uttryck i ämbetsverkens ursprungliga förslag i detta hänseende och sålunda i förslaget begränsat den ordinarie arbetstiden för denna personalgrupp till tio timmar såväl till sjöss som i hamn; denna begränsning har jag funnit jämväl kunna och böra tillämpas i fråga om fartyg, som nyttjas i närtrafik. Därjämte har jag funnit en mera rationell begränsning av arbetstiden vid fartygens ankomst till och avgång från hamn påkallad och i detta hänseende föreslagit en reglering, innebärande ett maximum av tio timmars ordinarie arbetstid.

I övrigt har jag i åtskilliga hänseenden låtit vidtaga ändringar i ämbetsverkens förslag i syfte att, där så skäligen och lämpligen kunnat ske, bättre tillgodose sådana från sjöfolkets sida framkomna önskemål, som jag funnit sakligt berättigade.

Jag övergår nu till att närmare redogöra för det överarbetade förslaget samt de skäl och omständigheter, som jag i olika avseenden ansett böra vinna beaktande.

Specialmotivering.

### 1 §.

#### 1 mom.

I anledning av det förslag om borttagande av orden »eller annorstädes» ur 1 mom. i denna paragraf, som framförts av representanter för sjöfolket, har från ämbetsverkens sida erinrats om det uttalande av dåvarande chefen för finansdepartementet, statsrådet Thorsson, varmed stadgandets nuvarande lydelse i förevarande hänseende vid lagens tillkomst år 1919 motiverades. Nämnade departementschef, på vars förslag bestämmelsen erhöll sin nuvarande avfattning, yttrade, att syftet med en av honom företagen omredigering av densamma varit att tydliggöra, att lagen skulle gälla allt arbete, som å fartyg

mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utförde, således icke allenast sådant arbete, som kunde anses åligga honom med hänsyn till arten av hans anställning ombord.

Den mening, som sålunda kommit till uttryck, finner jag för min del riktig, och jag kan icke dela från förslagsställarnas sida yppade farhågor för att de ifrågavarande orden skulle kunna leda till den tolkningen, att en sjöman med stöd av sjöarbetstidslagen skulle kunna åläggas att förrätta arbete, som annars rätteligen ej ålegat honom på grund av hans ställning ombord. I detta hänseende får jag erinra om stadgandet i 55 § sjömanslagen, som föreskriver, att vid skeppsarbetets ordnande hänsyn skall tagas till envars ställning i tjänsten, och jag ansluter mig till den av ämbetsverken uttalade meningen, att sjöarbetstidslagen tjänar till att begränsa arbetets omfattning, särskilt med hänsyn till tiden, men däremot icke att angiva vad slag av arbete, som kan åläggas den ene eller andre sjömannen.

Lika med ämbetsverken anser jag sålunda nu ifrågavarande stadgande böra bibehållas i oförändrat skick. Desslikes finner jag välbetänkt att, på sätt av ämbetsverken föreslagits i syfte att undanröja anledning till missuppfattning, ur vissa andra paragrafer i lagen (4 m. fl. §§) utesluta de såsom bestämning till begreppet lättare rengöring fogade, i och för sig obehövlige orden »som kan anses ingå i sjömannens åligganden».

## 2 mom.

Från olika håll framställda förslag om ändringar rörande lagens omfattning, såvitt angår därav berörda *personer*, finner jag mig i likhet med ämbetsverken böra avstyrka, enär tillräckliga skäl för ändring av hittillsvarande ordning icke kunna anses förebragta. Upphävandet av undantaget rörande *telegrafister* har jag dock haft under övertvägande; en närmare undersökning i detta hänseende har emellertid övertygat mig om att en definitiv reglering av telegrafpersonalens arbetstid icke lämpligen kan genomföras, förrän den genom 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention och den i anslutning därtill utfärdade förordningen i ämnet (nr 571/1932) införda ordningen beträffande telegraftjänsten ombord bragts i full tillämpning, vilket icke blir fallet förrän år 1938, samt verkningarna därav låtit sig med större säkerhet fastställa. Emot ett härav motiverat bibehållande av det nuvarande undantaget hyser jag för övrigt så mycket mindre betänkligheter, som telegrafisternas arbetsförhållanden i väsentlig mån äro reglerade genom kollektivavtal.

Vidkommande de till sin innebörd betydelsefulla förslagen rörande utsträckning av lagens tillämpning med avseende å därifrån nu undantagna slag av *fartyg*, särskilt mindre sådana, har jag funnit av ämbetsverken härutinnan i skilda hänseenden verkställda undersökningar, för vilka närmare redogörelse lämnas i ämbetsverkens betänkande och därvid fogade handlingar, hava givit vid handen, att en generell utsträckning av lagens tillämpning icke är åtminstone för närvarande erforderlig eller ens lämplig. Vad särskilt angår de i punkt e) avsedda mindre fartygen och bland dessa de smärre bogserfartygen, vill jag i detta sammanhang erinra om Kungl. Maj:ts befogenhet att förordna

om lagens tillämpning å dylika fartyg, där särskilda omständigheter göra sådant påkallat.

## 2 §.

## 1 mom.

Gentemot den av ämbetsverken föreslagna formella ändringen i fråga om definitionen å *helgdag* har jag intet att erinra.

Den av ämbetsverken tidigare framförda men vid det slutliga förslaget avfattande övergivna tanken att genom ändring av definitionerna å de här förekommande fartbegreppen *ocean-* och *nordsjöfart* åstadkomma överensstämmelse med de för sjöfartssäkerhetsförfattningarna gällande fartbestämningarna, sådana dessa äro angivna i förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning, har jag funnit mig böra upptaga. De invändningar mot den tilltänkta, till sin karaktär huvudsakligen formella ändringen, vilka föranlett ämbetsverken att låta frågan falla, synas mig icke bärkraftiga; å andra sidan tala både praktiska och formella hänsyn för åstadkommande av största möjliga enhetlighet å ifrågavarande område beträffande så grundläggande begrepp som fartbestämningarna. Vid sjöarbetstidslagens stiftande hämtades dess fartdefinitioner från den då gällande byggnadsförordningen, och det synes mig nu vara lämpligt, att den genom tillkomsten av 1927 års byggnadsförordning upphävida överensstämmelsen återställes.

Till följd av en i det överarbetade förslaget i 4 § införd särbestämmelse rörande *passagerarfartyg* har behov uppstått av en definition å detta begrepp, varför i förevarande moment införts en sådan, till ordalydelsen överensstämmande med motsvarande definition i förordningen angående fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation (nr 571/1932).

## 2 mom.

Såsom motiv för ämbetsverkens förslag om minskning från en till en halv timme av längden av annat *avdragsgillt uppehåll i skeppstjänsten* än måltidsrast hava åberopats i samband med 1926 års revision av sjöarbetstidslagen förebragta skäl, vilka tillika med erfarenheten i övrigt av ämbetsverken befunnits hava givit vid handen, att den effektiva arbetstiden med tillämpning av ifrågavarande stadgande i dess nuvarande lydelse under vissa omständigheter kunde komma att utgöra en oskäligt ringa del av den nominella.

Enär de nackdelar, vilka av berörda förhållande kunna föranledas, emellertid, såsom av ämbetsverken också påpekats, i främsta rummet hänföra sig till skärgårdstrafiken och därmed likställd sjöfart, medan liknande skäl knappast kunna åberopas för fjärrtrafikens vidkommande, har jag icke ansett mig kunna biträda ämbetsverkens ifrågavarande förslag i vidare mån än vad angår fartyg, som avses i 10 § (närtrafik). Förslaget har för den skull i denna punkt undergått en jämkning i sådant avseende.

Ämbetsverkens förslag om införande i förevarande stadgande av ett nytt villkor, innebärande garanti för att endast verklig fritid, varunder sjömannen enligt därom erhållet besked haft rätt att avslägsna sig från arbetsplat-

sen, må avdragas från arbetstiden, har jag funnit välgrundat och överensstämmande med stadgandets syfte. Nödtvungna uppehåll i det egentliga arbetet, såsom under förhållningar och vid liknande tillfällen, varunder besättningen måste kvarstanna i beredskap å arbetsplatsen (s. k. *stand by*), böra icke få avdragas från arbetstiden.

Till förebyggande av missförstånd vill jag i detta sammanhang hava påpekat, att med arbetsplats här givetvis förstås den plats ombord, varest arbetet utföres, och icke fartyget såsom sådant. Med sjöfolkets i sjömanslagen reglerade rätt att under fritid gå i land har förevarande fråga sålunda icke direkt att skaffa.

### 3 §.

Den av ämbetsverken föreslagna, i rubrikerna till 2 och 3 kap. samt i 3 och 10 §§ tillsyneskomna indelningen av lagens bestämmelser rörande ordinarie arbetstid efter fartygens nyttjande i *fjärrtrafik*, respektive *närtrafik* finner jag ändamålsenlig.

Beträffande den i samband med 3 § upptagna frågan om godkännande av *stationsvaktsystemet* såsom laga vaktindelning ansluter jag mig till den av ämbetsverken hävdade mening, att ifrågavarande vaktsystem, vilket ämbetsverken anse utgöra en synnerligen lämplig reglering av arbetstiden med hänsyn såväl till dennas behöriga fortskridande som ock till sjömannens behov av vila, bör lika väl som systemet med tidvakter kunna anses såsom vaktindelning i lagens mening. Saken torde vara av särskild betydelse för kusttrafiken samt i viss mån avgörande för frågan, huruvida arbetstiden inom denna trafik skall regleras genom bestämmelserna i 7 och 9 §§ eller i 10 § punkt b).

### 4 §.

Till denna paragraf, som reglerar den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindeldad personal, anknyta sig de viktigaste av de reformer, varom jag funnit mig böra framlägga förslag.

Innan jag ingår på närmare redogörelse för den av mig tilltänkta regleringen av arbetstiden till sjöss för vissa personalkategorier får jag i korthet beröra en fråga, som i detta sammanhang är av principiell betydelse, nämligen den om *bemanningsförhållandena* och dessas reglering. Såsom jag förut antytt, kan en inskränkning av den vaktindelade personalens arbetstid i regel icke ske utan åtminstone någon ökning av bemanningen i dess helhet eller i vart fall av bemanningen inom den grupp, varom fråga är. En inskränkning av arbetstiden till sjöss för vaktindeldad personal måste uppenbarligen i regel betyda övergång från två- till trevaktsystem, vilket i sin tur innebär, att för fullgörande av skeppstjänst, som skiftesvis förrättats av två personer vakt om vakt, efter en minskning av arbetstiden till mindre än 12 timmar för dygn kräves tjänstgöring av tre personer. Denna konsekvens ger naturligen anledning till frågan, huruvida ombord å fartygen redan befintlig personal är tillräcklig för en sådan indelning; i jakande fall blir spörsmålet vidare bl. a., huruvida den tillgängliga personalen utan hinder för skeppstjänstens behöri-

ga fortgång kan tagas i anspråk för vakttjänstgöring i större utsträckning än förut, samt i nekande fall bl. a., dels huruvida icke större bemanning av andra skäl och främst med hänsyn till sjöfartssäkerheten borde finnas och dels huruvida eller i vad mån det överhuvud taget är praktiskt möjligt att å de existerande fartygen inrymma större besättning än den, som redan finns.

För att vinna klarhet i dessa och övriga med frågan om en reglering av bemanningsförhållandena å svenska fartyg förknippade spørsmål har jag föranstaltat om särskilda utredningar i ämnet. På min hemställan uppdrog sålunda Kungl. Maj:t den 5 maj 1933 åt kommerskollegium att verkställa utredningen angående bemanningen under år 1931 ombord å svenska handelsfartyg av 20 tons eller större nettodräktighet. Sedan denna utredning, som hade rent statistisk karaktär, slutförts och överlämnats, anmälde jag den 6 oktober 1933 ånyo frågan för Kungl. Maj:t. Jag anförde därvid, att den av kommerskollegium verkställda utredningen syntes mig giva ytterligare belägg för den av mig hävdade uppfattningen, att de nuvarande bemanningsföreskrifterna icke vore tillfredsställande, varför det vore angeläget, att en ny utredning med det snaraste igångsattes rörande frågan om ändrade och kompletterande bestämmelser om bemanning av svenska fartyg.

På därom av mig, under åberopande av vad jag sålunda och i övrigt anført, gjord hemställan, bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för handelsdepartementet att tillkalla två sakkunniga för att inom nämnda departement verkställa utredning och avgiva förslag rörande reglering av bemanningsförhållandena å svenska fartyg samt därmed sammanhängande frågor. Med stöd härav tillkallade jag den 7 oktober 1933 såsom sakkunniga för nyss angivna ändamål de personer, åt vilka jag, såsom jag förut omförmält, senare anförtrodde överbearbetningen av kommerskollegii och socialstyrelsens förslag till sjöarbetstidslag, nämligen byråassistenten Eggert och sekreteraren Böös.

Den bemanningsutredning, varom jag sålunda dragit försorg, är icke ännu slutförd, men jag har vid överläggningar med de sakkunniga under hand erhållit del av de preliminära resultat, som framgått ur deras undersökningar, och jag har därvid särskilt berett mig tillfälle att bilda mig en mening i grundläggande stycken om det inbördes sammanhanget mellan bemanningen och arbetstidsregleringen. Därvid har jag till att börja med kommit till den uppfattningen, att, medan huvudgrunderna för arbetstidsregleringen utgöras av vad man plägar kalla sociala hänsyn, så utgör en reglering av bemanningen i egentlig mening i första hand en sjöfartssäkerhetsangelägenhet. För riktigheten härav talar ej mindre ämnets behandling i gällande svensk lag, varest den grundläggande föreskriften om skyldighet att hava fartygen bemannade på ett betryggande sätt inskrivits i sjöfartssäkerhetslagstiftningens huvudstadgande, 5 a § sjölagen, än även den omständigheten, att en motsvarande bestämmelse om bemanningens tillräcklighet och effektivitet återfinnes i 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention. I främmande länder förefintlig bemanningslagstiftning synes ock i regel vara grundad på hänsyn till sjöfartssäkerheten.

Även med iakttagande av denna åtskillnad mellan grunderna för beman-

ningsreglering och arbetstidslagstiftning kan det emellertid i vissa lägen icke undvikas, att de olika synpunkterna komma i konflikt med varandra. Jag åsyftar härvid till en början det fall, att en ur säkerhetssynpunkt tillräcklig bemanning icke förslår för genomförande av en ur social synpunkt önskvärd begränsning av arbetstiden. Två olika lösningar av en dylik konflikt förekomma i den nuvarande sjöarbetstidslagens 4 §, där en strikt arbetstidsreglering med åtta timmars maximum utan hänsyn till bemanningens storlek genomförts beträffande koleldare å ångfartyg, medan en motsvarande begränsning av arbetstiden för övriga kategorier, för vilka trevaktsystemet ansetts böra kunna tillämpas, gjorts beroende av att det behöriga antalet man inom vederbörande kategori, d. v. s. det genom bemanningsregler fastställda eller ur säkerhetssynpunkt eljest minsta tillåtna antalet, medger en sådan arbetstidsreglering.

En anordning av sistnämnda slag synes mig emellertid snarare vara ett konstaterande av ett faktiskt förhållande än en lösning av frågan ur arbetstidssynpunkt, och jag har för min del icke kunnat finna ett dylikt förhållande tillfredsställande. Efter ett närmare övervägande av hithörande frågor har jag med avseende å avvägningen mellan bemannings- och arbetstidshänsyn kommit till samma mening som andra särskilda utskottet vid 1919 års lagtima riksdag, vilket utskott i utlåtande (nr 6) i anledning av proposition med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg m. m. på tal om sammanhanget mellan den föreslagna arbetstidslagen och ett väntat förslag till bemanningskala yttrade, att begränsningen av arbetstiden borde vara det primära under det bemanningsskalan givetvis borde anpassas efter vad som ur synpunkten av arbetstidens längd funnes vara skäligt.

Härtill vill jag foga den anmärkningen, att vad jag nu anfört naturligtvis icke får tolkas därhän, att säkerhetshänsyn finge eftergivnas, där en mindre bemanning skulle vara tillräcklig för genomförande av en skälig arbetstidsbegränsning; vad som i bemanningshänseende kan finnas påkallat med hänsyn till säkerheten måste givetvis under alla omständigheter utgöra minimum. Emellertid ligger det i sakens natur, att de skäl, som bilda grundvalen för arbetstidsregleringen, i allmänhet måste leda till större krav på besättningens totala antal än vad blotta säkerhetshänsyn kunna göra. Detta är t. ex. uppenbart beträffande tillämpningen av själva åtta-timmarsprincipen; tjänstgöring till sjöss i tre vakter på däck lärer sålunda icke i och för sig kunna anses nödvändig för säkerheten och med avseende å tjänstgöringen i maskinavdelningen, varest en strängare arbetstidsbegränsning tidigt framstått såsom en nödvändighet, torde bemanningsfrågan på det hela taget äga en ur säkerhetssynpunkt underordnad betydelse. En annan sak är, att den av arbetstidens längd i och för sig oberoende men med hänsyn till säkerheten betydelsefulla frågan om antalet man på vakten, d. v. s. antalet samtidigt tjänstgörande, kan i hög grad inverka på resultatet med avseende å bemanningen av en arbetstidsföreskrift. Vad som ur säkerhetssynpunkt i sådant hänseende kan krävas måste för den skull tagas i beräkning vid bedömandet av verkningarna av den arbetstidsreglering, varom jag i det följande skall framställa förslag.

De överväganden, för vilka jag i det föregående redogjort, hava befast mig i den uppfattningen, att det nuvarande systemet, enligt vilket tillämpningen av normalarbetsdagen till sjöss för flertalet kategorier av sjöfolk ställts i beroende av det ur bemanningssynpunkt erforderliga minimiantalet, icke är tillfredsställande. En självständig reglering synes mig böra genomföras utefter hela linjen, såvitt angår manskapets arbetstid; för befälets vidkommande göra sig särskilda synpunkter gällande, som torde föranleda bibehållande tillsvidare av nuvarande ordning.

Jag övergår nu till att redogöra för de i överensstämmelse med ovan utvecklade synpunkter överarbetade stadgandena i 4 § i förslaget.

Vad det inledande huvudstadgandet angår, har jag icke funnit mig böra ifrågasätta annan ändring i ämbetsverkens förslag än en återgång till den hittills brukade metoden att beräkna arbetstiden efter *24 timmar under en tid av två dygn i följd*, medan ämbetsverken av praktiska hänsyn föreslagit 12 timmar för dygn. Denna ändring, som icke avser någon saklig avvikelse från ämbetsverkens förslag, sammanhänger därmed, att jag icke funnit mig kunna upptaga ämbetsverkens förslag om införande av fritidskompensation såsom generellt giltig form för övertidsarbete (jfr 12 §).

De bestämmelser, som avse åtta-timmarsprincipens tillämpning å *befälets* arbetstid (punkt a och b), äro i så måtto lika med de nu gällande, att denna arbetstidsbegränsning för styrmän och maskinister, såsom nyss antytts, alltför skulle bliva beroende av att dessas behöriga antal, d. v. s. det i befälsförordningen föreskrivna, uppgår till minst tre. Vid bestämmandet av befälets antal har man att beakta särskilda omständigheter, som nära sammanhänga med bl. a. utbildnings- och behörighetsfrågor av speciell art; det torde därför vara lämpligast att såsom hittills helt lämna de å befälets antal inverkanande frågorna åt reglering i särskild ordning. Jag har därför ansett mig böra biträda ämbetsverkens förslag i nu berörda avseenden.

Likaledes har jag anslutit mig till ämbetsverkens mening rörande viss jämkning i fråga om längden av arbetstiden för *styrmän* vid tjänstgöring i tre vakter, innebärande en minskning från 9 till 8 timmar såsom allmänt maximum med tillägg, att det därutöver må åläggas ifrågavarande styrmän att utföra observationer, journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet. Lagen synes i sin nuvarande lydelse i detta hänseende hava erhållit en något vidare avfattning än som av förarbetena att döma synes hava varit meningen; den föreslagna ändringen torde sålunda få anses innebära allenast en anpassning till vad som ursprungligen varit lagstiftarens syfte.

I enlighet med de grundläggande principer, vilka jag uppställt såsom riktlinjer för överarbetningen av ämbetsverkens förslag, har jag, i anslutning till den internationella arbetsbyråns konventionsutkast, ansett mig böra föreslå en tillämpning av åtta-timmarsprincipen för *däcksmanskapet* å passagerarfartyg med större bruttodräktighet än 2,000 ton och å lastfartyg med en bruttodräktighet av mer än 3,000 ton, allt under förutsättning att fartygets resa under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång (punkt c).

En undersökning av verkningarna av en dylik bestämmelse ingår i ämbetsverkens utredning och återfinnes i den med bokstaven R betecknade bilagan. Vid beräkning av den för stadgandets tillämpning erforderliga manskapsökningen hava ämbetsverken förutsatt, att tre man böra kunna avdelas för varje vakt, varjämte olika beräkningar utförts för de fall, att båtsmän och timmermän stå till förfogande, respektive icke få tagas i anspråk för vakttjänstgöring till sjöss. Förstnämnda förutsättning, som på sätt förut antytts sammanhänger med vad som ur säkerhetssynpunkt kan befinnas böra krävas i bemanningshänseende, torde få anses riktig; oavsett huruvida blivande bemanningsbestämmelser komma att innehålla obligatorisk föreskrift i förevarande avseende eller icke, så torde man dock beträffande fartyg av den storlek, varom här är fråga, få förutsätta, att besättningen bör vara tillräcklig för att medgiva en indelning av tre man på varje vakt. Vad angår den alternativa beräkningsgrunden i fråga om båtsmän m. fl., så anser jag dagmansinstitutionen väl äga vissa fördelar men dock icke kunna tillmätas sådan betydelse, att dess upprätthållande bör tillåtas hindra genomförandet av trevaktsystemet, där detta eljest kan utan större svårighet åvägabringas. Jag finner alltså, att man för en tillämpning av åtta-timmarsdagen för vaktindelad däcksmanskap i den av mig föreslagna utsträckningen icke behöver räkna med större manskapsökning än den i ämbetsverkens utredning angivna eller sålunda omkring ett trettiotal man.

För *maskinmanskapets* vidkommande, koeldare undantagna, har jag, likaledes i överensstämmelse med förut tillkännagivna principer, låtit på sådant sätt ändra ämbetsverkens förslag (punkt d), att den nuvarande och i ämbetsverkens förslag i huvudsak bibehållna regleringen, enligt vilken åtta-timmarsprincipens tillämpning i regel gjorts beroende av att det behöriga antalet inom vederbörande manskapskategori uppgår till minst tre, utbytt mot en föreskrift om åtta timmars ordinarie arbetstid såsom maximum för allt maskinmanskap å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton. Såsom förut nämnts, hava de av mig anlitade sakkunniga verkställt en utredning rörande verkningarna i bemanningshänseende av detta förslag; resultatet därav har sammanställts i en promemoria, vilken torde få såsom bilaga 1 fogas till detta protokoll. Av densamma framgår, att förslaget genomförande i regel icke skulle kräva någon ökning av eldarnas eller motormännens antal, medan däremot en icke obetydlig ökning av antalet smörjare och donkeymän (tillhoppa 719 man) ävensom kollämpare (140 man) skulle bliva erforderlig.

Bland de förutsättningar, på vilka de gjorda beräkningarna vila, märkes främst den, att maskinbesättningen å fartyg om 1,000 bruttoton eller mera antagits böra vara tillräcklig för att medgiva ständig tjänstgöring av en man i maskinrummet jämte vakthavande maskinist. På denna punkt föreligger återberöring med frågan om en av säkerhetshänsyn förestavad bemanningsreglering. Oavsett huruvida eller i vad mån en dylik fordran kan komma att göras obligatorisk, torde det få anses riktigt att räkna med densamma såsom en förutsättning vid bedömandet av den för åtta-timmarsprincipens tillämpning i den av mig föreslagna utsträckningen erforderliga bemanningsökningen.



En av de vanligaste invändningarna emot varje åtgärd, som medför ökning av fartygens besättning, är den, att det förefintliga bostadsutrymmet å fartygen icke medgiver någon ökning av besättningens antal. Naturligtvis måste betydelsen av denna invändning vitsordas så vitt angår en del av de äldre fartygen och överhuvud taget i fråga om fartyg av mindre storleksordning, men lika uppenbart synes mig vara, att dylika betänkligheter icke böra ständigt få hindra varje förbättring på detta område. Den rätta lösningen torde ligga uti en lämpligt avvägd övergångsbestämmelse, som medgiver skälig hänsyn till de bestående förhållandena samtidigt som den på lämpligt sätt åstadkommer en rimlig anpassning till den standard, som eftersträvas. I enlighet med denna tanke har jag låtit utarbета förslag till en övergångsbestämmelse, innebärande, att kravet på tillämpning av den kortare arbetstiden för maskinmanskaper (4 § punkt d) i skälig mån eftergives å sådana vid lagens ikraftträdande redan sjösatta svenska fartyg, varå förefintligt bostadsutrymme icke förslår för en ökad besättningsstyrka och där inredande av nya bostäder antingen icke är tekniskt möjligt, för så vitt ifrågakommande fartyg alltjämt skall nyttjas för sitt ändamål, eller ock skulle draga oskäligen kostnader. Detta förutsätter uppenbarligen en individuell prövning av förhållandena i varje särskilt fall, där redaren förmenar sig icke kunna i full utsträckning tillämpa den begränsade arbetstid, varom här är fråga, och jag avser, att sådan prövning skall åvila kommerskollegium i dess egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet under vederbörlig samverkan med socialstyrelsen. Den obetydliga manskapsökning, som föranledes av en tillämpning av den föreslagna bestämmelsen rörande åtta timmars arbetstid för däckspersonal (4 § punkt e), har jag med hänsyn till ifrågakommande fartygs avsevärda storlek och därmed sammanhängande utrymmesförhållanden icke funnit böra föranleda särskild övergångsreglering.

I stadgandet angående ordinarie arbetstid till sjöss för *koeldare* (punkt e), varutinnan ämbetsverkens förslag är till sin sakliga innebörd lika med den nuvarande bestämmelsen i ämnet, har jag låtit vidtaga en omredigering i syfte att klargöra, att den allmänna föreskriften i föregående punkt skall äga tillämpning i fråga om *koeldare*, därest densamma i något fall skulle vara strängare än det speciella stadgandet i förevarande punkt.

Emot den komplettering av bestämmelsen rörande *ordinarie arbete å helgdag*, som av ämbetsverken föreslagits, har jag intet att erinra.

Att, på sätt ämbetsverken likaledes föreslagit, till denna paragraf överföra den i gällande lags 13 § förekommande bestämmelsen angående *askhissning till sjöss*, finner jag i och för sig lämpligt, då ifrågavarande arbete icke till sin art har någon gemenskap med de slag av skeppstjänst, som regleras i nämnda 13 §, respektive i den däremot svarande 11 § i förslaget.

## 5 §.

Beträffande *dagmännens ordinarie arbetstid* till sjöss har jag, såsom jag förut tillkännagivit, i konsekvens med den av mig föreslagna regleringen för

den vaktindelade personalen funnit normalarbetsdagen böra komma i tillämpning; den nuvarande arbetstiden av 9 timmar om dygnet har sålunda i förslaget minskats till 8.

Den formella överarbetning ämbetsverken underkastat ifrågavarande paragraf ävensom den av ämbetsverken föreslagna kompletteringen, resp. ändringen, av bestämmelserna angående *arbete å helgdag* samt *förläggningen av arbetstiden* anser jag mig kunna tillstyrka.

#### 6 §.

I enlighet med min förut tillkännagivna uppfattning rörande begränsningen av *kökspersonalens ordinarie arbetstid till sjöss* har jag i detta stadgande bibehållit det av ämbetsverken framlagda men senare frånträdde förslaget om en inskränkning av sagda arbetstid till 10 timmar för dygn räknat, vilket innebär en minskning av den nominella arbetstiden med två timmar om dagen. Jag hyser den övertygelsen, att en mera rationell arbetsordning än den, som för närvarande i allmänhet tillämpas för kökspersonalens vidkommande, är möjlig att genomföra ombord å fartygen ävensom att en arbetstid av 10 timmar därefter skall visa sig vara tillräcklig för normala behov. I denna mening har jag yttermera blivit styrkt såväl därav, att enligt vad jag försport ett av de större rederiföretagen, efter att hava erhållit kännedom om ämbetsverkens ursprungliga förslag, beslutat att på förhand genomföra en arbetsordning i överensstämmelse med förslaget, som ock av den omständigheten, att en dylik ordning med stöd av kollektivavtal sedan länge i huvudsak tillämpats å fartyg, tillhöriga landets största kusttrafikföretag.

I vad angår principen för tidsbegränsningen av *helgdagsarbetet* i denna och andra paragrafer biträder jag ämbetsverkens förslag, vartill jag i detta hänseende får hänvisa.

#### 7 § (nuv. 9 §).

Den *systematiska indelning* av de härefter följande stadgandena beträffande arbetstiden å fartyg vid ankomst till, vistelse i, resp. avgång från hamn, som genomförts i ämbetsverkens förslag, finner jag ändamålsenlig.

Beträffande *ordinarie arbetstid vid ankomst till hamn* har jag, liksom i fråga om den i 9 § reglerade arbetstiden vid fartygs *avgång*, att redovisa ytterligare en av de viktigare reformer, varigenom mitt förslag skiljer sig från ämbetsverkens.

I förevarande hänseende företer ämbetsverkens förslag i själva huvudsaken, nämligen i fråga om den högsta tillåtna ordinarie arbetstiden, icke någon avvikelse från nu gällande lag i vidare mån än att arbetstiden för vissa styrmän något utsträcks i förhållande till vad som nu är fallet. I ett avseende innehåller ämbetsverkens förslag dock en icke oväsentlig förbättring, nämligen i fråga om begränsning av arbetets art å söckendag efter klockan 18, varutinnan ämbetsverken föreslagit en reglering, åsyftande att åstadkomma, att arbetet å ett ankommande fartyg snarast möjligt glider in i hamnarbetsordningen.

Vad sålunda föreslagits synes mig emellertid icke till fyllest. Arbetet vid ankomst och avgång intager i själva verket en mellanställning av beskaffenhet att böra erhålla uttryck i regleringen av den därför tillättna arbetstiden. De nuvarande bestämmelserna i ämnet innebära helt enkelt, att arbetstidens längd vid ankomst och avgång är densamma som till sjöss med viss utsträckning därutöver av arbetstiden för dagman. Från de ombord anställdas sida har förslag framkommit om tillämpning å ankomst- och avgångsdagar av hamnarbets-tid med tillägg av någon tid för egentlig klargöring i anledning av ankomsten, respektive avgången. En dylik reglering synes mig emellertid icke leda till ett fullt tillfredsställande resultat, då därigenom icke i vederbörlig mån beaktas, att fartygen å ankomst-, respektive avgångsdagar i större eller mindre utsträckning kunna komma att befinna sig till sjöss, varmed automatiskt följer ett reguljärt behov av ordinarie arbete i form av sjövakter, som i möjligaste mån torde böra tillgodoses.

Enligt min mening bör man vid en lösning av problemet söka åstadkomma en skälig begränsning av arbetstiden under hänsynstagande å ena sidan till det normala behovet av arbete för dels vanlig sjötjänst före ankomsten, respektive efter avgången och dels det särskilda arbete, som är förbundet med själva ankomsten, respektive avgången, samt å andra sidan till önskvärdheten av att förebygga ett uttagande för egentligt hamnarbete (såsom lastning och lossning) av tid, vars längd utmätts med hänsyn till andra ändamål av art, som nyss nämnts.

I anslutning till sålunda angivna principer har 7 § överarbetats på följande sätt: Såsom allmänt maximum för ordinarie arbete har en tid av 10 timmar fastställts. Denna tid — som i jämförelse med sjötjänsten innebär någon utsträckning av arbetstiden för viss del av den personal, vars arbete vid ifrågasvarande tillfällen är särskilt av behovet påkallat, nämligen däckspersonalen och däribland främst styrmän och dagmän — medgiver under normala förhållanden, utom i det särskilt reglerade fall, där ankomsten inträffar sent på dygnet, fullgörande av allt arbete, som erfordras för sjötjänsten och det egentliga ankomst- och avgångsarbetet, ävensom i skälig mån vanligt hamnarbete. Från huvudregeln har undantag i inskränkande riktning gjorts, dels för vaktindelad maskinpersonal, vars arbetstid icke må överstiga arbetstiden till sjöss, vilket alltså betyder åtta timmar för personal, som avses i 4 § b), d) och e), dels beträffande skeppstjänst å helgdag, då endast såsom nödvändigt ansett, till sin art närmare angivet arbete må förekomma, dels ock beträffande skeppstjänst å söckendag i så måtto, att egentligt hamnarbete (m. a. o. sådan skeppstjänst, som ej må såsom ordinarie arbete utföras å helgdag) icke må förekomma i större utsträckning eller å annan tid än som enligt 8 § är medgivet i fråga om arbete å vanligt hamndygn.

Sistnämnda bestämmelse innefattar i sig bl. a. samma begränsning, som åsyftats med stadgandet i sista stycket av ämbetsverkens förslag; enär 8 § i regel icke medgiver förläggning av ordinarie arbete till tiden efter klockan 18, blir resultatet av hänvisningen till 8 § tydligen det, att fartyg, som ankommit tidigare på dagen, tvingas in i hamnarbetsordningen redan å ankomstdagen,

dock allenast såvitt angår egentligt hamnarbete, medan sjötjänst, klargöring i anledning av ankomsten etc. obehindrat kan fullgöras inom ramen för den enligt huvudstadgandet medgivna maximitiden.

Slutligen har såsom ett sista stycke tillagts ett stadgande, varigenom särskild hänsyn tagits till det ökade behov av arbete, som föreligger, då fartyg ankommer så sent på dygnet, att detta i verkligheten är att anse såsom ett vanligt sjödygn, i vilket fall beräkning av den ordinarie arbetstiden för vaktinledad däckspersonal må ske enligt de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

Med den nu föreslagna regleringen av ordinarie arbetstid vid ankomst har jag icke funnit lämpligt att förena särskilt mot 7 § i gällande lag svarande stadgande angående arbetstiden vid kortare uppehåll i hamn; för bibehållande av sjövakter föreligger i och för sig intet hinder, ehuru någon övertid för endera vakten därvid kan bliva erforderlig. Härvid har jag särskilt tagit i betraktande, att ett dylikt stadgande skulle för kusttrafikens vidkommande medföra ständig tillämpning av den till sjöss gällande arbetsordningen med därför stadgad längre arbetstid, vilket enligt min mening icke vore tillfredsställande och ej heller erforderligt. Sådan 7 § enligt det av mig nyss utvecklade förslaget skulle komma att lyda, torde den utgöra en lämplig reglering av kusttrafikens arbetstidsförhållanden i huvudsaklig överensstämmelse med vad som inom denna trafik sedan åtskilliga år avtalsenligt genomförts.

Slutligen får jag omnämna ett av mig i förevarande 7 § liksom även i 9 § infört tillägg av huvudsakligen förtydligande innebörd, nämligen i fråga om det å helgdag tillåtna arbetet, vars omfattning i det överarbetade förslaget i så måtto ökats, att jämväl arbete med ombordtagande av *proviant och skeppsförnödenheter* medtagits bland de uppräknade slagen av såsom ordinarie arbete medgiven skeppstjänst. Med skeppsförnödenheter avses här i överensstämmelse med gängse språkbruk diverse artiklar för fartygets behov; begreppet omfattar uppenbarligen icke kol eller annat bränsle för fartygets framdrivning.

#### 8 §.

I ämbetsverkens förslag till bestämmelser angående ordinarie arbetstid i hamn utgöres den väsentligaste nyheten av den förut omnämnda minskningen av *arbetstiden för kökspersonalen* från 12 till 10 timmar, vilket förslag jag på förut angivna skäl biträder.

Emot de smärre ändringar förslaget i övrigt företer i jämförelse med nu gällande stadgande har jag intet att erinra. Ej heller finner jag något hinder möta mot ämbetsverkens förslag att till denna paragraf foga ett mot den nuvarande lagens 10 § svarande, i vissa hänseenden överarbetat stadgande rörande särskilt *landlov* en gång i månaden för egna angelägenheter ordnande; mot stadgandets avfattning har jag ingen invändning.

#### 9 §.

Med hänsyn till den lydelse 7 § skulle erhålla enligt det förslag, för vilket jag nyss redogjort, kan ifrågavarande stadgande angående *ordinarie arbets-*

tid vid avgång från hamn icke lämpligen bibehållas i den avfattningen det samma erhållit i ämbetsverkens förslag, varest det blott innehåller en hänvisning till 7 §.

Enligt sakens natur äger det stadgande, som innehålles i 7 § punkt c), icke någon motsvarighet vid avgång; i övrigt får jag såsom motiv till de föreslagna bestämmelserna i 9 § hänvisa till vad jag anfört i fråga om de av mig föreslagna föreskrifterna rörande ordinarie arbetstid vid ankomst.

#### 10 § (nuv. 11 och 12 §§).

I ämbetsverkens förslag rörande *ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik*, har jag allenast vidtagit de ändringar, som påkallas dels därav, att jag, såsom jag förut tillkännagivit, ansett *kökspersonalens arbetstid* kunna och böra begränsas till 10 timmar för dygn jämväl i denna trafik och dels därav, att jag icke upptagit ämbetsverkens förslag rörande fritidskompensation såsom generellt giltig form för övertidsersättning och följaktligen liksom i fråga om huvudstadgandet i 4 § funnit mig böra återgå till en reglering av den ordinarie arbetstiden efter *24 timmar under en tid av två dygn i följd* i stället för 12 timmar för dygn såsom ämbetsverken av praktiska hänsyn föreslagit.

Jag har haft under övertvägande att föreslå en ytterligare begränsning av den såsom maximum för vecka i denna paragraf stadgade tid av sextiotre timmar. En närmare undersökning av förhållandena inom vissa grenar av den sjöfart, varom här är fråga, har emellertid föranlett mig att avstå därifrån, då ett stadgande om kortare veckoarbetstid eller kortare arbetstid för månad räknat, som troligen på sina håll skulle kunna tillämpas utan alltför stora svårigheter, för annan hithörande sjöfart synas kunna för närvarande medföra allvarliga hinder för trafikens upprätthållande i nuvarande omfattning.

Vidkommande den i 1926 års riksdags skrivelse nr 220 framställda begäran om utredning rörande lämpligheten av det i 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, får jag hänvisa till den av ämbetsverken i detta hänseende verkställda och av mig förut omförmälda utredning, som innehålles i den med bokstaven Y betecknade bilagan till ämbetsverkens betänkande.

Med hänsyn till vad ämbetsverken anfört har jag icke ansett mig böra framlägga förslag i det av motionären angivna syfte.

#### 11 § (nuv. 13 §).

De närmast följande stadgandena, vilka bilda 4 kap., innehålla för såväl fjärr- som närtrafik gemensamma regler rörande säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

De av ämbetsverken beträffande bestämmelserna i 11 § rörande *säkerhetstjänst m. m.* föreslagna ändringarna finner jag ändamålsenliga; dessa innebära dels en strängare begränsning av stadgandet i formellt hänseende ge-

nom utsöndring av de i den nuvarande lagen i detta sammanhang förekommande föreskrifterna om askhissning till sjöss och vakttjänst i hamn, vilka överförts till andra lagrum (4 och 13 §§), och dels en mindre komplettering rörande deltagande i övningar med vissa säkerhetsanordningar (punkt c).

Vad angår det stadgande, av vilket denna paragraf erhåller sin egentliga karaktär, nämligen bestämmelsen i punkt a), har jag ansett mig böra föranstalta om en överarbetning i syfte att åt detta stadgande giva en avfattning, varigenom dess egentliga innebörd erhåller ett tydligare uttryck. I anslutning till den mening, som av ämbetsverken i detta hänseende principiellt hävdats, har jag med den nu föreslagna lydelsen åsyftat att klargöra, att stadgandet blott gäller vad som av ämbetsverken benämnts *säkerhetstjänst i trängre bemärkelse*, varmed här avses skeppstjänst, som är föranledd av mer eller mindre oförutsedd, plötsligt uppträdande fara eller i vart fall påkallad av en till sin natur mera tillfällig åtgärd, vilket senare särskilt äger tillämpning beträffande sådant med fartygets manövrering eller navigering till sjöss förenat arbete, för vars utförande den fria vaktens manskap nödvändigt behöver tagas i anspråk.

Härtill får jag foga den anmärkningen, att bestämmelsen i 13 § punkt c) kompletterar det nu ifrågavarande stadgandet på sådant sätt, att möjlighet öppnats för utförande under alla omständigheter av strängt nödvändig skeppstjänst, där sådan eljest skulle hindras av de i lagen fastställda begränsningarna för den ordinarie arbetstiden samt övertidsarbetet.

#### 12 § (nuv. 14 §).

Beträffande ersättningsformerna för *övertidsarbete* har jag icke kunnat ansluta mig till ämbetsverkens mening om lämpligheten av att införa *fritidskompensation* såsom allmänt tillämplig form. Jag har för den skull låtit överarbeta förslaget i de delar, som beröras av en återgång till nu gällande reglering. I överensstämmelse med vad som enligt den nuvarande lagen (13 § sista stycket) i sak gäller beträffande *hamnvakttjänst* har jag emellertid bibehållit fritidskompensation såsom laga ersättningsform för övertidsarbete, bestående uti vakttjänst i hamn.

#### 13 § (nuv. 15 §).

Med avseende å reglerna för *begränsning av övertidsarbete* har jag icke funnit lämpligt att, på sätt av ämbetsverken föreslagits, åt parterna överlåta att inom vissa gränser genom överenskommelse utsträcka den lagligen fastställda tiden. Emellertid har jag funnit fog för en i någon mån utvidgad tillgång till övertidsarbete utöver den tid av 18 timmar i veckan, som utgör maximum enligt gällande lag, och har för den skull föreslagit en utsträckning till 24 timmar i veckan, dock endast under förutsättning att övertidsarbetet inom den närmaste tiden i motsvarande mån begränsas, så att dylikt arbete under loppet av fyra veckor icke överstiger det under en sådan tidrymd nu tillåtna antalet övertidstimmar.

Emot ämbetsverkens förslag att till detta lagrum överföra de i den nuvarande lagens 13 § f), resp. 14 § förefintliga bestämmelserna rörande *hamn-vakttjänst*, resp. övertidsarbete, som erfordras i anledning av *hamnmyndighets påbud*, har jag intet att erinra.

Stadgandet i *sista punkten* har jag låtit undergå en mindre justering för att skarpere framhålla här ifrågavarande arbetes karaktär av nödvändig skeppstjänst; i övrigt får jag hänvisa till vad jag i samband med 11 § nysst anfört i fråga om föreskriften rörande säkerhetstjänst, vartill förevarande bestämmelse i 13 § punkt c) utgör ett komplement.

#### 14 § (nuv. 16 §).

I enlighet med vad jag under 12 § anfört rörande formerna för *ersättning för övertidsarbete*, har jag låtit överarbeta förevarande paragraf på sådant sätt, att jag såsom *1 mom.* i densamma återinfört föreskriften i den nu gällande lagens 16 § rörande betalning för övertidsarbete. Därvid har jag jämväl återupptagit det av ämbetsverken uteslutna stadgandet om dubbel övertidsersättning under vissa förutsättningar för arbete, bestående uti *hanterande av last vid lastning eller lossning*, vars bibehållande jag finner erforderligt för sådana fall, där besättningens deltagande i det egentliga lastnings- och lossningsarbetet alltjämt kan förekomma.

Såsom *2 mom.* har jag i förslaget infört regler om vad som skall iakttagas vid *hamnvakttjänsts ersättande med fritid*, därvid jag hämtat huvudregeln från 13 § sista stycket i gällande lag. Därtill har jag fogat en bestämmelse rörande ersättning för vakttjänst, som under en följd av hamndagar, varunder en och samme sjöman tjänstgör såsom vaktman, förrättas å helgdag, infallande mellan tvenne sökendagar. I sådant fall bör enligt min mening ersättning för den å helgdagen förrättade vakttjänsten icke utgå annorledes än i penningar.

#### 5 kap.

Beträffande *övriga bestämmelser* i det av mig framlagda förslaget får jag, som icke har något att invända mot ämbetsverkens förslag om införande av en särskild dispensklausul med avseende å förandet av *övertidsjournal* (16 §), allenast anmärka, att jag i konsekvens med min ställning till frågan om fritidskompensation såsom allmänt tillämplig ersättningsform för övertidsarbete, i första stycket av 16 § återupptagit ordalydelsen i den nuvarande lagens 18 §, första stycket.

I anslutning till stadgandet om den tilltänkta nya *lagens ikraftträdande*, som bör äga rum den 1 januari 1935, då den nuvarande lagen upphör att gälla, får jag med några ord beröra frågan om lagens *giltighetstid*. I detta hänseende är jag av samma uppfattning som ämbetsverken och anser sålunda, att lagen nu bör erhålla permanent giltighet i likhet med övriga arbetstidslagar. Visserligen företer det av mig framlagda förslaget åtskilliga nyheter av väsentlig betydelse, men dessa äro dock icke av den art, att en ny försöksperiod

därav kan anses vara påkallad. Vid ett genomförande av de av mig framlagda förslagen, som i vissa fall kunna kräva vidtagande av ändringar med avseende å fartygens bostadsutrymmen, synes ett provisorium och därmed förbunden osäkerhet för övrigt kunna medföra större olägenhet, än då fråga är om bestämmelser, vilkas tillämpning icke på dylikt sätt inverkar på faktiskt bestående förhållanden.

I överensstämmelse med vad jag därutinnan anfört vid behandlingen av 4 §, har jag till lagens slutbestämmelser fogat en *övergångsbestämmelse*, medförande inskränkning i tillämpningen av åtta-timmarsprincipen för maskinmanskapat å existerande fartyg.

Vidkommande de av ämbetsverken upptagna frågorna rörande 23 och 56 §§ *sjömanslagen*, får jag i korthet tillkännagiva, att jag, efter övervägande av därutinnan förebragta omständigheter, lika med ämbetsverken funnit nämnda stadganden, vilkas nuvarande placering och avfattning icke torde hava föranlett olägenheter av något slag, böra bibehållas i oförändrat skick.

Till sist får jag beröra ytterligare en i samband med den verkställda utredningen avhandlad fråga, nämligen angående formerna för meddelandet av *råd och upplysningar rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen* och övriga hithörande föreskrifter. Jämlikt 3 § punkt e) i förordningen den 13 juli 1926 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen samt kungörelsen den 27 juni 1929 angående handläggning av vissa frågor rörande arbetarskydd ombord å fartyg, omhänderhaves denna upplysningsverksamhet för närvarande av kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt.

Ämnet har nu från ämbetsverkens sida upptagits i anledning av tidigare framkomna förslag om upplysningsverksamhetens överflyttande till arbetsrådet, vilket ämbetsverken, såsom förut nämnts, icke velat direkt motsätta sig men dock på anförda skäl funnit icke vara att tillråda.

Härutinnan får jag, som i likhet med ämbetsverken finner ifrågavarande upplysningsverksamhet i och för sig alltfört böra bibehållas, till en början erinra om att ett härmed likartat och sammanhängande spörsmål varit föremål för övervägande redan vid lagens tillkomst år 1919, då det nämligen av ämbetsverken ifrågasattes, att ärenden rörande undantag från lagen borde hänskjutas till arbetsrådet, som i sådan händelse givetvis även skulle hava erhållit uppdrag att meddela råd och upplysningar rörande lagens tillämpning. Vid anmälan av frågan inför Kungl. Maj:t förklarade sig föredragande departementschefen, statsrådet Thorsson, icke kunna ansluta sig till ämbetsverkens uppfattning, att dessa ärenden borde handläggas av arbetsrådet, vilket skulle förutsätta att i arbetsrådet bereddes plats för sakkunniga å sjöfartsnäringens område, varigenom emellertid sammansättningen av arbetsrådet med hänsyn till dess huvudsakliga uppgifter måhända icke kunda bliva den mest lämpliga.

Vid övervägande av de skäl, som anförts för och emot överflyttandet av



denna verksamhet till arbetsrådet, har jag stannat vid att icke föreslå någon ändring i nuvarande ordning.

I ett avseende finner jag emellertid en förändring kunna vara önskvärd. Enligt 4 § i förordningen rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen skall kommerskollegium vid behandling av ärenden rörande undantag från lagen samråda med sakkunniga personer, företrädande dels rederirörelse av det slag, varom fråga är, dels den eller de grupper av fartygsanställda, varå ärendet har avseende; här åsyftade sakkunniga äro de av Kungl. Maj:t för ifrågasvarande ändamål utsedda s. k. sjöarbetstidssakkunniga. Denna föreskrift om plikt att samråda med sakkunniga gäller jämväl övriga i tillämpningsförordningen berörda ärenden »av större vikt» och sålunda även i fråga om ärenden angående råd och upplysningar rörande tillämpningen av sjöarbetstidsbestämmelserna, under förutsättning att dessa i varje särskilt fall kunna anses vara av större vikt.

Enligt vad jag inhämtat, har från ämbetsverkens sida endast i ett fåtal fall samråd med sjöarbetstidssakkunniga förekommit vid handhavandet av ifrågasvarande upplysningsverksamhet. Med hänsyn till den betydelse ämbetsverkens utlåtanden i dessa tolknings- och tillämpningsfrågor efter hand erhållit och i betraktande av det intresse avgörandet av dylika frågor äger för därav berörda parter, synes ett anlitande i ökad utsträckning av de sakkunnigas medverkan kunna vara väl motiverad, i vart fall då förekommande fråga innefattar avgörande av prejudicerande betydelse. Särskilt synas mig dessa synpunkter vara att beakta vid handläggning av viktigare frågor rörande tillämpning av nya eller ändrade lagbud, för vilkas rätta förståelse i visst hänseende tillräckligt tydliga anvisningar icke äro att hämta ur stadgandets egen ordalydelse eller ur förarbetena till detsamma.

Föredragande departementschefen uppläser härefter *förslag till sjöarbetstidslag* av den lydelse bilaga 2 vid detta protokoll utvisar samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemstäl-  
lan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna  
bifall.

Ur protokollet:

*Elin Sjöcrona.*

## Bilaga 1.

## P. M.

angående

## ökning av maskinmanskabet vid tillämpning av 8 timmars arbetsdag till sjöss.

Undersökningen har verkställt under angiven förutsättning av obligatorisk tillämpning av åttatimmarsdagen för allt maskinmanskab å fartyg med bruttodräktighet överstigande 700 registerton.

Till en början anmärkes, att eldarnas antal å fartyg om 700 tons bruttodräktighet eller däröver redan nu är tillräckligt för tillämpning av 8 timmars arbetsdag till sjöss, varför en ökning av denna bemanningskategori ej behöver komma i fråga. Enahanda förhållande råder i stort sett beträffande motormännen, vilkas antal behöver ökas med endast två man å fartyg inom tongruppen 700—1,000 ton i nordsjöfart.

Annorlunda ställer sig förhållandet beträffande smörjarna och donkeymännen å ångfartyg. Under antagande, dels att alla nu anställda smörjare och donkeymän få tagas i anspråk för vaktjänst i maskinrummet, dels att det å fartyg om 1,000 bruttoton och däröver alltid skall i maskinrummet finnas en man jämte maskinisten, och dels att å fartyg mellan 700 och 1,000 ton maskinisternas befattning med smörjningsarbete bibehålles i minst samma utsträckning som för närvarande, d. v. s. att inom denna tongrupp ingen ökning av personalen behöver ifrågakomma, erfordras för åttatimmarsdagens tillämpning en ökning av smörjarepersonalens antal med 719 man med nedanstående fördelning på farter och tongrupper.

Farter	Tongrupper (bruttodräktighet)				
	1,000—2,000	2,000—3,000	3,000—4,000	4,000—5,000	Summa
	Ökning: antal smörjare och donkeymän				
Oceanfart . . . . .	15	14	2	0	31
»Annan europeisk fart» . . . . .	87	27	9	2	125
Nordsjöfart . . . . .	290	38	4	0	332
Östersjö—Nordsjöfart . . . . .	148	9	—	0	157
Östersjöfart . . . . .	73	1	—	—	74
Summa	613	89	15	2	719

Den största absoluta ökningen drabbar fartyg i nordsjöfart; i förhållande till antalet år 1931 i denna fart anställda donkeymän och smörjare utgör ökningen för denna fart 122 %. För övriga farter äro motsvarande relativa tal följande:

Östersjö—Nordsjöfart . . . . .	133 %
»Annan europeisk fart» . . . . .	88 %
Östersjöfart . . . . .	112 %
Oceanfart . . . . .	18 %

Beräknad i förhållande till fartygsstorleken blir ökningen störst inom tongruppen 1,000—2,000 ton, där det nuvarande antalet donkeymän och smörjare — 434 man — måste ökas med 613 man eller 141 %. Inom tongruppen 2,000—3,000 ton med ett nuvarande antal av 127 man erfordras en ökning med 89 man eller 70 %. Slutligen är en mindre ökning från sammanlagt 46 till 63 man eller med 27 % erforderlig i de två högsta tongrupperna.

Totalökningen — 719 man — utgör c:a 97 % av det nuvarande antalet donkeymän och smörjare (872).

Såsom ett alternativ till det förestående har för jämförelsens skull en undersökning företagits under förutsättning av en begränsning av åttatimmarsdagens tillämpning till sjöss att gälla fartyg i oceanfart och »annan europeisk fart» samt fartyg över 2,000 ton i nordsjö- och inskränkta fart; i sådant fall skulle den nuvarande manskapsnumerären å ifrågakommande fartyg — 375 man — komma att ökas med 208 man eller 55 %.

Med en beräkning av kostnadsökningen enligt de grunder, som tillämpats i kommerskollegii och socialstyrelsens utlåtande 1933 angående sjöarbetstidslagen (Bil. R), skulle i anledning av ökningen av antalet smörjare uppstå en årlig merkostnad av c:a 1,811,000 kronor (i det alternativa fallet c:a 644,000 kronor).

Därest de å ett fåtal fartyg förefintliga »övertaliga» eldarna (tillsammans c:a 30 man) användas till smörjningsarbete, blir den beräknade kostnadsökningen något mindre.

Vid en beräkning av åtta-timmarsdagens verkningar vid tillämpning av densamma för kollämpare, torde man böra utgå från följande förutsättningar. Å ångfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,000 ton synes i regel lämpare kunna helt undvaras; (å de i utredningen ingående 79 fartygen av denna storleksgrupp funnos sammanlagt endast 6 sjömän påmönstrade i egenskap av kollämpare). Å fartyg mellan 1,000 och 2,000 ton synes en lämpare vara tillräcklig (f. n. finnas å 333 fartyg 263 lämpare), medan å fartyg mellan 2,000 och 4,000 ton (f. n. 94 st. med 137 lämpare) två kollämpare torde erfordras. Slutligen läser å fartyg över 4,000 ton ej kunna ifrågasättas mindre än tre lämpare (f. n. 35 fartyg med 95 lämpare). Det förutsättes vidare, att det nu angivna antalet lämpare per fartyg med lämplig vaktindelning är tillräckligt för att under resp. 8, 16 och 24 timmar per dygn kunna lämna fram den kolkvantitet, som konsumeras under dygnet.

Under dessa förutsättningar skulle ökningen av kollämparnas antal vid tillämpning av åttatimmarsdagen komma att uppgå till 140 man, fördelade på farter och tongrupper som nedan:

F a r t e r	Tongrupper (brnttoton)			
	1,000— 2,000	2,000— 4,000	4,000 och däröver	Summa
	Ökning: antal kollämpare			
Oceanfart . . . . .	0	22	9	31
»Annan europeisk fart» . . . . .	7	11	0	18
Nordsjöfart . . . . .	36	12	0	48
Östersjö—Nordsjöfart . . . . .	20	5	0	25
Östersjöfart . . . . .	11	7	0	18
Summa	74	57	9	140

Den årliga merkostnaden för det ökade antalet kollämpare skulle enligt de beräkningsgrunder, som i det föregående tillämpats beträffande smörjare, uppgå till *c:a* 235,000 kronor.

Ovan angivna kostnadsbelopp avse allenast de ökade utgifterna för hyror och kosthåll; härtill måste läggas de engångskostnader, som krävas för inredande av nya bostäder samt för ökning av bärgningsredskap och sjösättningsanordningar för livbåtar. Dessa engångskostnader kunna ej uppskattas med mindre en ingående och tidsödande undersökning verkställes för varje ifrågakommande fartyg; ej heller kan man utan specialutredning bedöma den minskning av fartygens räntabilitet, som måste bliva en följd av de minskade last- och passagerarutrymmen, som i ett antal fall komma att uppstå såsom en följd av inredandet av nya bostäder ombord.

**Förslag**  
till  
**Sjöarbetstidslag.**

Häri genom förordnas som följer.

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 förmäns 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 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 registerton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

*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;  
*passagerarfartyg*: fartyg, som enligt lagen om tillsyn å fartyg skall vara försett med passagerarfartygscertifikat;  
*oavbruten gång*: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;  
*helgdag*: dygn, varå söndag eller här i riket bruklig helgdag infaller;  
*oceanfart*: fart bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);  
*nordsjöfart*: annan fart bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven.

*2 mom.* Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg, som i 10 § avses, minst en halv timme och eljest minst en timme.

## 2 KAP.

### Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

#### 3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg, som nyttjas i fart, vari ingår resa, under vanliga förhållanden krävande mera än tolv timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

#### 4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, utgör sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) åtta timmar för styrman, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre;

b) åtta timmar för maskinist, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre;

c) åtta timmar för sjöman, som tillhör däcksmanskapet, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt

fartygets bruttodräktighet överstiger, i fråga om passagerarfartyg 2,000 registerton och i fråga om annat fartyg 3,000 registerton;

d) åtta timmar för sjöman, som tillhör maskinmanskabet, i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt

e) åtta timmar i annat fall, än i punkt d) sägs, för eldare, som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartyget är statt i 1) oceanfart eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter eller ock 3) inskränkta fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, såsom ordinarie arbete åläggas styrman utförande av nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål under högst en timme om dygnet.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete till sjöss icke åläggas vaktindelad sjöman annan skeppstjänst än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, samt 2) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Utöver vad ovan stadgas må askhissning till sjöss åläggas sjöman såsom ordinarie arbete.

#### 5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman (sjöman, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör kökspersonalen) utgör för dygn räknat högst åtta timmar; å helgdag må dock dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än lättare rengöring samt sådant arbete, som regelmässigt ingår i hans åligganden och ej kan tåla uppskov, allt under sammanlagt högst en timme.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 20 samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9.

#### 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen (personal, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som är anställd för tillsyn å provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för upppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband) utgör för dygn räknat högst tio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 5 och klockan 20.

## 7 §.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till hamn utgör för dygn räknat högst tio timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, stycke gods i mindre omfattning och gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal;

c) å söckendag annan skeppstjänst än sådan, som i punkt b) angives, icke må åläggas sjöman under längre eller annan tid än i 8 § sägs.

Äger ankomsten rum så sent på dygnet, att ankring eller förtöjning icke sker före klockan 18, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad däckspersonal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

## 8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för dygn räknat högst

åtta eller i tropikerna sju timmar för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, dock att sjömannen därutöver må såsom ordinarie arbete åläggas utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten under högst en halv timme; samt

tio timmar för sjöman, som tillhör kökspersonalen.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöring; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas kökspersonalen annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, såvida ej annat överenskommit eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen å söckendag mellan klockan 5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

Under fartygets uppehåll i hamn skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång



i månaden å dag, då affärs- och expeditjonslokaler hållas öppna, vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid, varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast, såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

### 9 §.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets avgång från hamn utgör för dygn räknat högst tio timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgången samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, styckegodis i mindre omfattning och gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Äger avgången rum så tidigt på dygnet, att förtöjningarna lossas eller ankaret lättas före klockan 6, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad däckspersonal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

## 3 KAP.

### Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

#### 10 §.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § första stycket sägs (närtrafik), skall,

a) där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, vad i 2 kapitlet stadgas lända till efter rättelse, samt

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ordinarie arbetstid utgöra:

för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att sådan sjöman icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt sextiotre timmar i veckan, samt

för sjöman, som tillhör kökspersonalen, högst tio timmar för dygn räknat;

skolande vad i 8 § sista stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

## 4 KAP.

## Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

## 11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må skeppstjänst åläggas sjöman, då fråga är om:

a) skeppstjänst, som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller som nödvändigt kräves för utförande av segel- manöver eller lodning eller annan dylik, av fartygs navigering eller manövrering till sjöss betingad åtgärd av tillfällig natur;

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 samt andra säkerhetsanordningar, som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda; samt

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

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av förestående bestämmelser, är han, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning i vidare mån än i 23 § sjömanslagen sägs.

## 12 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete). Ersättningen skall utgå i penningar eller ock, såvitt angår vakttjänst i hamn, beredas i form av fritid.

## 13 §.

Till övertidsarbete må sjöman användas högst tjugofyra timmar i veckan, dock att övertidsarbetet sammanlagt icke må överstiga sjuttiotvå timmar under loppet av fyra veckor i följd.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete, som erfordras för:

a) vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn;

b) nödig vakttjänst i hamn;

c) annan skeppstjänst, som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

## 14 §.

1 mom. Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en etthundrafemtiondel och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

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

Övertidsersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utförts, varvid påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme.

2 mom. Vid hamnvaktjänsts ersättande med fritid skall iakttagas, att mot vaktjänsten svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder vaktjänsten utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Fullgöres hamnvaktjänst av samme sjöman tre eller flera dygn i följd och infaller därunder en eller flera helgdagar mellan tvenne söckendagar, må för den å helgdag förrättade vaktjänsten ersättning icke utgå annorledes än i penningar.

## 5 KAP.

### Övriga bestämmelser.

#### 15 §.

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

#### 16 §.

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

När skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra övertidsjournal.

#### 17 §.

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

#### 18 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

## 19 §.

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 8 § sista stycket, straffes med dagsböter.

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

## 20 §.

Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 16 §, straffes med dagsböter.

## 21 §.

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 dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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

## 22 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 17 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

## 23 §.

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

## 24 §.

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

## 25 §.

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

## 26 §.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag, som avses i 1 § 3 mom. och 16 §.

Eftergift, som med stöd av någondera av lagarna den 24 oktober 1919 (nr 663) och den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg beviljats utan begränsning till viss tid, skall, i den mån vederbörande myndighet ej annorlunda bestämmer, fortfarande tillsvidare äga giltighet.

I fråga om fartyg, som vid denna lags ikraftträdande redan i svensk mans ägo nyttjas till sjöfart eller som då redan är under byggnad för svensk mans räkning och blivit sjösatt, gäller följande:

Erfordras för tillämpning av stadgandet i 4 § punkt d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, som tillhör maskinmanskapet, större antal man än det, för vilket förefintligt bostadsutrymme är beräknat, må, där Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan, finner inredande av ytterligare bostäder icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskäligen kostnad, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, varom här är fråga, beräknas utan avseende å vad i nämnda lagrum stadgas.

---

*Protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 2 mars 1934.*

## N ä r v a r a n d e:

justitierådet EKLUND,  
 regeringsrådet ASCHAN,  
 justitieråden GREFBERG,  
 FORSSMAN.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 16 februari 1934, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *sjöarbetstidslag*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av förste amanuensen Gunnar Böös.

*Lagrådet yttrade:*

I sådana fall då internationella förhandlingar upptagits för vinnande av likformighet inom ett visst rättsområde, är det uppenbarligen i allmänhet ur många synpunkter önskvärt, att de stater som deltaga i samarbetet avvakta resultatet därav innan de vidtaga ändringar i den nationella lagstiftningen i ämnet. Det anförda gäller icke minst inom ett sådant område som sjöfartens, där den internationella karaktären är särskilt framträdande. Vad angår det i remissprotokollet omnämnda samarbete, som pågår i syfte att reglera sjöfolkets arbetstid genom en allmän konvention, kan den internationella handläggningen av denna fråga visserligen icke få utgöra hinder för ett genomförande av sådana ändringar i vår provisoriska lagstiftning på området, som i samband med att denna göres definitiv befinnas påkallade av redan vunnen erfarenhet. Viss varsamhet bör emellertid härvid iakttagas. Kan tvekan råda om lämpligheten av en förändring, synes dess genomförande böra anstå i avvaktan på en internationell lösning av frågan. I sådant avseende synes av den utredning som kommerskollegium och socialstyrelsen verkställt samt av vad i övrigt i ärendet förekommit (se Statens offentliga utredningar 1934: 8, Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag s. 8—11, 48, 74—75, 126) framgå, att avgörande betänkligheter möta mot att i den utsträckning som i 4, 5, 7 och 9 §§ föreslås för den svenska handelsflottan påbjuda obligatorisk tillämpning av åtta-timmarsdagen, så länge motsvarande inskränkning icke tillämpas å andra nationers fartyg. Lagrådet kan därför icke tillstyrka, att i 4, 5, 7 eller 9 § längre gående begränsningar av arbetstiden föreskrivas än som förordats i det av ämbetsverken utarbetade förslaget.

Vad 5 och 6 §§ innehålla om vad som förstås med dagman och kökspersonal synes lämpligen böra här uteslutas och inarbetas i 2 §.

Då stadgandet i sista stycket av 7 och 9 §§ läser böra gälla jämväl beträffande viss maskinpersonal, torde för att giva uttryck häråt dessa stycken böra undergå någon jämkning.

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1934.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ekman, lagrådets den 2 mars 1934 avgivna utlåtande över det den 16 februari 1934 remitterade förslaget till sjöarbetstidslag samt anför:

Under hänvisning till den internationella handläggningen av frågan om sjöfolkets arbetstid har lagrådet förklarat sig finna avgörande betänkligheter möta mot att i den utsträckning som i 4, 5, 7 och 9 §§ föreslagits för den svenska handelsflottan påbjuda obligatorisk tillämpning av åtta-timmarsdagen, så länge motsvarande inskränkning icke tillämpas å andra nationers fartyg, varför lagrådet icke kunnat tillstyrka, att i 4, 5, 7 eller 9 § längre gående begränsningar av arbetstiden föreskrivas än som förordats i det av ämbetsverken utarbetade förslaget. Vad lagrådet i detta sammanhang anført avser förhållanden, som redan under ärendets tidigare behandling tagits i betraktande, och synes vid sådant förhållande icke påkalla yttrande från min sida utöver vad jag förut i ämnet anført. Någon ändring av förslaget i förevarande hänseende anser jag sålunda icke böra ske.

I övrigt har lagrådet icke haft annan erinran mot det remitterade lagförslaget än att i 5 och 6 §§ förekommande definitioner å dagman och kökspersonal syntes böra överföras till 2 § samt att stadgandet i sista stycket av 7 och 9 §§ borde undergå någon jämkning för att erhålla tillämpning jämväl å viss maskinpersonal. I anledning av vad lagrådet sålunda anmärkt har jag låtit förslaget i dessa delar undergå ändring, varvid jämväl vissa mindre jämkningar av redaktionell art vidtagits.

Efter det att förevarande ärende av mig den 16 februari 1934 anmäls för Kungl. Maj:t hava 1933 års bemanningssakkunniga på min anmodan verkställt en sammanfattning av de resultat vartill den pågående utredningen angående bemanningsförhållandena å svenska fartyg hittills lett samt de slutsatser med avseende å reglering och kontroll av hithörande förhållanden som på sakens nuvarande ståndpunkt synts de sakkunniga därav kunna dragas. Ehuru



denna sammanfattning icke utgör någon fullständig redogörelse och ej heller innefattar slutgiltiga förslag från de sakkunnigas sida, synes densamma dock vara ägnad att ytterligare belysa de spörsmål som framkallas av bemannings- och arbetstidsfrågornas inbördes sammanhang och för den skull böra tagas i betraktande vid behandlingen av förslaget till sjöarbetstidslag. Under hänvisning till vad jag i detta ämne tidigare anfört, vartill de sakkunnigas redogörelse ansluter sig, tillåter jag mig föreslå, att redogörelsen såsom bilaga fogas till dagens protokoll.

Föredragande departementschefen uppläser härefter det i enlighet med hans anförande jämkade lagförslaget samt hemställer, att detsamma måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Nils Sehlberg.*

### **Kort redogörelse för utredning angående bemanning av svenska fartyg jämte riktlinjer för reglering och kontroll av bemanningsförhållandena m. m.**

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 6 oktober 1933 meddelade bemyndigande tillkallade Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet påföljande dag oss undertecknade att såsom sakkunniga inom Handelsdepartementet verkställa utredning och avgiva förslag rörande reglering av bemanningsförhållandena å svenska fartyg och därmed sammanhängande frågor.

I yttrande till statsrådsprotokollet över handelsärenden förstnämnda dag anförde departementschefen i detta ärende bland annat, att utredningen torde böra inriktas på att skapa garantier för att fartygen försåges med besättningar av tillfredsställande storlek och att besättningarna i fråga om såväl utbildning som erfarenhet måtte äga nödiga kvalifikationer. Därvid borde övervägas, huruvida särskilda bemanningsskalor för olika fall kunde böra fastställas. Tillika borde tagas under omprövning lämpligheten av att i ett sammanhang meddela bemanningsbestämmelser för såväl befäl som manskap. Självfallet borde utredningen även omfatta frågan om sådana ändringar i andra gällande bestämmelser rörande förhållanden ombord å fartyg, som kunde påkallas av de nya bemanningsföreskrifterna. Vid utredningsarbetet borde hänsyn tagas till teknikens utveckling och de konsekvenser, som därav kunde föranledas, liksom ock till de ekonomiska verkningarna för sjöfarten och rederinäringen av ändrade bemanningsregler. Av vikt vore, att nödig uppmärksamhet ägnades de föreskrifter på området, som gällde i andra sjöfartsidkande länder, ävensom att under utredningens gång kontakt upprättades med det pågående arbetet med revision av sjöarbetstidslagen.

De undersökningar, som erfordrats för fullgörandet av oss sålunda meddelat uppdrag, äro numera i väsentliga delar slutförda. Ehuru omständigheterna emellertid icke medgivit en sådan bearbetning av utredningsmaterialet, att ett fullständigt betänkande redan nu kan framläggas, anse vi oss dock kunna draga preliminära slutsatser av de verkställda undersökningarna. Med hänsyn till önskvärdheten av att resultatet av bemanningsutredningen kan åtminstone i huvudsak tagas i betraktande i samband med Kungl. Maj:ts blivande proposition till årets riksdag med förslag till ny sjöarbetstidslag, hava vi på anmodan av departementschefen verkställt nedanstående sammanfattning av de resultat, vartill utredningen hittills lett, ävensom de riktlinjer för reglering och kontroll av bemanningsförhållandena, som synts framgå ur undersökningarna.

*Huvudgrunderna för en bemanningsreglering.*

På sätt framgår av statsrådsprotokollet över handelsärenden den 16 februari 1934 rörande remiss till lagrådet av förslag till sjöarbetstidslag, har det inbördes sammanhanget mellan bemanningen och arbetstidsregleringen varit föremål för överväganden vid överläggningar inom Handelsdepartementet, varvid departementschefen tagit del av de preliminära resultaten av våra undersökningar i bemanningsfrågan. Departementschefen förmåler sig därvid hava kommit till den uppfattningen, att medan huvudgrunderna för arbetstidsregleringen utgöras av vad man plägar kalla sociala hänsyn, så utgör en reglering av bemanningen i egentlig mening i första hand en sjöfartssäkerhetsangelägenhet.

Ett fastställande på dylikt sätt av gränsen mellan bemannings- och arbetstidsfrågorna synes utgöra en nödvändig förutsättning för undanröjandet av den oklarhet, som skapas av en sammanblandning av olika motiv på detta område. Bemanning och arbetstid stå i verkligheten i sådant förhållande till varandra, att de ömsesidigt kunna utgöra både orsak och verkan; en sträng arbetstidsbegränsning kräver en större bemanning, medan å andra sidan en rikligare bemanning medgiver och under eljest lika förhållanden även torde framkalla en minskning av arbetstiden.

Då frågorna på detta sätt gripa in i varandra, har det framstått såsom nödvändigt att klarlägga syftet med den ena och den andra regleringen för att sålunda utröna, huru långt de olika kraven leda i bemanningshänseende. Genom en dylik analys av motiven uppnår man även fördelen av att kunna redovisa ekonomiska och andra verkningar under riktig titel, vilket bör vara till gagn vid lösandet av de intressekonflikter, som vid lagstiftning på detta område uppstå.

Ehuru sjöfartssäkerheten otvivelaktigt i sig innefattar sociala moment, har denna lagstiftning dock mera karaktär av allmän välfärdsanordning, avseende såväl fartygets, lastens och passagerarnas som de anställdas trygghet och åsyftande ett tillgodoseende av sjötrafikens krav i allmänhet, medan arbetstidslagstiftningen å sin sida mera präglas av de individuella hänsyn, som kunna hänföras till arbetarskydd i egentlig mening. För riktigheten av att hänföra bemanningsfrågan till den allmänna sjöfartssäkerhetens område talar i första hand ämnets behandling i gällande svensk lag, varest den grundläggande föreskriften om skyldighet att hava fartygen bemannade på ett betryggande sätt inskrivits i sjöfartssäkerhetslagstiftningens huvudstadgande, 5 a § sjölagen. Ytterligare ett skäl härför utgöres av den omständigheten, att en motsvarande bestämmelse om bemanningens tillräcklighet och effektivitet återfinnes i 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention. I främmande länder förefintlig bemanningslagstiftning synes ock i regel vara grundad på hänsyn till sjöfartssäkerheten.

Såsom departementschefen i statsrådsprotokollet av den 16 februari 1934 framhållit, ligger det i sakens natur, att de skäl, som bilda grundvalen för arbetstidsregleringen, i allmänhet måste leda till större krav på besättningens totala antal än vad blotta säkerhetskänslan kunna göra. Detta är, yttrar departe-

mentschefen, t. ex. uppenbart beträffande tillämpningen av själva åttatimmarsprincipen; tjänstgöring till sjöss i tre vakter på däck lärer sålunda icke i och för sig kunna anses nödvändig för säkerheten, och med avseende å tjänstgöringen i maskinavdelningen, varest en strängare arbetstidsbegränsning tidigt framstått såsom en nödvändighet, torde bemanningsfrågan på det hela taget äga en ur säkerhetssynpunkt underordnad betydelse.

I detta sammanhang anmärker departementschefen — som ansluter sig till den uppfattningen, att en begränsning av arbetstiden bör vara det primära och att bemanningen bör avpassas efter vad som ur synpunkten av arbetstidens längd finnes vara skäligt — att detta icke må tolkas därhän, att säkerhetshänsyn finge eftergivas, där en mindre bemanning skulle vara tillräcklig för genomförande av en skälig arbetstidsbegränsning; vad som i bemanningshänseende kan befinnas påkallat med hänsyn till säkerheten måste givetvis under alla omständigheter utgöra minimum.

#### *Gällande svensk bemanningslagstiftning.*

Den grundläggande bestämmelsen återfinnes i sjölagens 5 a §. Huvudstadsgandet innebär, att *fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt*. För resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget i intet fall hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång. Till dessa allmänna föreskrifter ansluter sig ett stadgande, varigenom det överlämnats åt Kungl. Maj:t att i administrativ ordning utfärda närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas.

Enligt 26 § sjölagen åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget i samtliga de avseenden, som omförmälas i 5 a §, är i behörigt skick.

Den allmänna bemanningsbestämmelsen i sjölagens 5 a § kompletteras av åtskilliga specialbestämmelser, beträffande vilka i korthet må angivas följande.

I fråga om *bemannings storlek* innehåller förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordningen) föreskrifter rörande antalet befälspersoner å svenska fartyg. I förordningen den 9 december 1932 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordningen) föreskrives (3 §), att maskindrivet fartyg icke må på långresa å utomeuropeiska farvatten hava mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i envar av tre vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång, varjämte stadgas, att den del av maskinbesättningen som ständigt erfordras för fartygets framdrivande å sagda farvatten, lämpare och smörjare således undantagna, icke må utan tvingande skäl fördelas på mindre än tre vakter. I samma förordning (4 §) meddelas bestämmelser angående för bärgningsredskapens handhavande särskilt kvalificerade båtmän å vissa fartyg.

Bestämmelser, åsyftande att bereda fartygen en i *kvalitativt* hänseende tillfredsställande bemanning, förefinnas i fråga om fartygsbefälet i befälsförordningen, som innehåller detaljerade behörighetsregler. Rörande manskapet hava

i förevarande avseende vissa allmänna bestämmelser meddelats i sjölagen, sjömanslagen och andra författningar. Sålunda stadgas i 10 § sjömanslagen, att minderårig under 14 år icke må användas i skeppstjänst samt att den, som icke uppnått 16 års ålder, ej må användas i eldartjänst; den, som ej uppnått 18 års ålder, må i allmänhet icke användas i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare å fartyg, som huvudsakligen framdrives medelst ånga, då fartyget nyttjas i fart utanför svenskt farvatten. Angående vissa villkor beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet för vinnande av anställning å fartyg i närmare angiven fart stadgas i en den 22 maj 1925 utfärdad förordning, och i 32 § sjölagen föreskrives, att såsom utkiksman eller rorsman icke må nyttjas annan än den, som enligt läkares intyg äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga. Härtill ansluta sig föreskrifter angående läkarintyg för sjöfolk, meddelade uti en den 31 december 1917 utfärdad förordning med däri senare gjorda ändringar.

*Kontrollen* å efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs bemanning likasom av sjöfartssäkerhetslagstiftningen i dess helhet utövas jämlikt lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg (tillsynslagen) och förordningen den 31 december samma år med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (tillsynsförordningen). Enligt 2 § tillsynslagen skall tillsynen utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet (Kommerskollegium), i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet (Socialstyrelsen) samt, under förstnämnda myndighets överinseende och ledning, av fartygsinspektörer eller andra, som av fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnas. Utom riket utövas tillsynen av konsulerna i den utsträckning, som särskilt stadgas. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen.

Enligt 4 § tillsynsförordningen åtligger det fartygsinspektör att, då överträdelse av gällande föreskrift om sjöfartssäkerheten finnes hava ägt rum, omedelbart göra anmälan om förhållandet, i fråga om svenskt fartyg hos vederbörande polismyndighet för laga beivran, men i fråga om utländskt fartyg hos Kommerskollegium, dock att beträffande förseelse av ringare beskaffenhet på fartygsinspektören må ankomma att låta sådan anmälan bero av huruvida rättelse i det anmärkta förhållandet åstadkommes inom viss skälig, av fartygsinspektören förelagd tid.

Beträffande den tillsyn i fråga om bemanningen, som åligger ombudsmännen vid sjömanshusen, finnas bestämmelser dels i förordningen den 13 juli 1911 angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. (mönstringsförordningen), dels i tillsynsförordningen. Enligt 18 § i sistnämnda förordning åligger det ombudsmännen, bland annat, att vid utfärdande av sjömansrulla för svenskt fartyg samt eljest skyndsamt med ledning av mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt mönstringsförordningen må hava inkommit till respektive sjömanshus, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat, ävensom att, därest missförhållande härutinnan anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta förste fartygsinspektören inom fartygsinspektionsdistriktet. Det må anmär-

kas, att enligt § 41 i mönstringsförordningen besättningen skall uppehållas vid det antal, som vid påmönstringen uppgivits och varom anteckning gjorts i sjömansrullan.

Konsul åligger enligt 19 § tillsynsförordningen, bland annat, att, då särskild anledning därtill förekommer och i synnerhet då klagomål anföras beträffande bemanning m. m., verkställa inspektion å fartyget samt att, därest vid påmönstring av sjöfolk missförhållande i fråga om fartygs bemanning anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta Kommerskollegium.

Jämlikt tillsynslagens 24 § äger vederbörande tillsynsmyndighet, därest fartyg finnes vara så illa bemannat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord, i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Förbud, som meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall ofördröjligen underställas chefsmyndighetens prövning.

### *Utländsk lagstiftning.*

I denna kortfattade redogörelse kan främmande länders lagstiftning i ämnet icke bliva föremål för annat än ett mera allmänt omnämnande med huvudsakligt syfte att framhäva de olika lagstiftningarnas systematiska karaktär.

Bland länder, i vilka bemanningsfrågan ägnats en mera ingående reglering, erbjuder *Norge* i första hand intresse. Därstädes gäller en den 31 maj 1918 utfärdad författning, benämnd bemanningsskala och innehållande på sjöfarts-säkerhetslagstiftningens huvudstadgande grundade detaljbestämmelser rörande såväl antalet befäl och manskap som ock manskapets kvalitativa sammansättning. Denna författning har emellertid under årens lopp undergått väsentliga modifikationer, och erfarenheterna av dess tillämpning hava år 1932 föranlett tillkomsten av ett generellt dispensinstitut, varigenom det lagts i sjöfartsdirektörens hand att medgiva undantag i de fall, då skalans tillämpning skulle leda till »orimliga förhållanden»; den norska bemanningsregleringen har sålunda i praktiken övergått till ett mera individuellt förfarande med möjlighet till jämkning efter de enskilda fartygens särskilda förhållanden. För varje fartyg utfärdas av sjöfartskontoret en s. k. bemanningsuppgift, utvisande besättningens antal och sammansättning.

Bland de andra länder, vilka i fråga om bemanningslagstiftningen tillämpa en liknande reglering med detaljbestämmelser i form av egentliga »skalor» åtminstone i fråga om däcksbemanningen, märkas *Estland* och *Lettland*; hit hör även *Italien* i så måtto, att därstädes obligatoriskt tillämpas kollektivavtal, innehållande med författningsmässiga bemanningsskalor likvärdiga bestämmelser.

Ett system av annan art tillämpas i *England*, *Frankrike*, *Nederländerna* och *Tyskland*, i vilka länder normerande föreskrifter meddelats i författningsform, i vissa fall av helt allmän natur, i andra åter av mera detaljerad beskaf-

fenhet utan att dock äga skalans stela form; till denna grupp äro jämväl att hänföra *Amerikas Förenta Stater*.

En mellanställning intages av *Belgien*, varest lagstiftningens detaljerade föreskrifter rörande däcksbemanningen komma skalan nära, samt av *Danmark*, där en kungörelse av den 6 januari 1933 rörande danska fartygs bemanning med hänsyn till sjöfartssäkerheten innehåller dels allmänna bestämmelser rörande befälet och maskinmanskapat, dels mera detaljerade stadganden rörande däcksmanskapat. Den danska kungörelsen har dock allenast normgivande karaktär, i det att vederbörande tillsynsmyndighet äger reglera bemanningen genom individuella föreskrifter av såväl strängare som lindrigare innebörd.

Beträffande de engelska bestämmelserna rörande däcksmanskapat må här ytterligare anmärkas, att desamma avse ej blott besättningens storlek utan även vakternas sammansättning; dessa föreskrifter hava meddelats av Board of Trade i form av instruktioner till ledning för dess besiktningsmän vid övervakande av fartygens sjövärdighet.

Av liknande natur är även den tyska bemanningsregleringen, som erbjuder särskilt intresse därigenom, att principen om individuell prövning erhållit ett markerat uttryck genom bestämmelse, att Seeberufsgenossenschaft skall på grundval av en deklarationsliknande uppgift från redarens sida och efter hörande av särskilda representanter för varje särskilt fartyg fastställa den för fartygets säkerhet erforderliga minimibemanningen, vilken offentliggöres i »Handbuch für die deutsche Handelsmarine».

#### *Bemanningsfrågans tidigare behandling.*

Vid en överblick av bemanningsfrågans utveckling här i landet kunna tre olika skeden särskiljas. Det första sträcker sig från början av 1900-talet till omkring 1920 och kännetecknas av 1906 års sjöfartskommittés utredning samt 1914 års därpå grundade sjöfartssäkerhetslagstiftning, i vilken, såsom förut angivits, jämväl bemanningsproblemen erhöello sin principiella lösning i form av mera allmänt avfattade lagbud om skyldighet för redarna att hålla fartygen bemannade på ett betryggande sätt samt för befälhavarna att ansvara för fartygens behöriga bemanning, kompletterade med straffbestämmelser och kontrollföreskrifter. I anslutning härtill hava i administrativ ordning utfärdats ett antal förut omförmälda detaljföreskrifter, som i någon mån reglera maskinbesättningens storlek, ävensom besättningens kvalifikationer med hänsyn till minimiålder, hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet m. m., men däremot icke närmare fastställa vare sig besättningens antal eller proportionen mellan fullbefaret och mindre befaret manskap.

Nästa period, som sträcker sig fram till år 1930, dominerades av skeppstjänstkommitterades år 1920 avgivna betänkande med förslag till förordning angående fartygs bemanning. Detta förslag, som innehöll vidlyftiga och detaljerade bemanningsföreskrifter rörande såväl befäl som manskap, motive- rades i huvudsak med att verkställda undersökningar rörande bemanningsför- hållandena synts kommitterade giva vid handen, att ytterligare lagstiftningsåt-

gärder vore nödvändiga för säkerställande av en ur sjöfartssäkerhetens synpunkt fullt betryggande och i övrigt tillfredsställande bemanning, för vilket ändamål bemanningsskalor förordades såsom varande det mest effektiva medlet. Förslaget rönt emellertid föga framgång vid dess behandling hos myndigheterna. Kommerskollegium förklarade sig icke hava av den förebragta utredningen övertygats om vare sig nödvändigheten eller lämpligheten av att införa lagstadgade bemanningsskalor och avstyrkte förslaget under hänvisning särskilt därtill, att vid granskning av rapporter och protokoll angående sjöförhör och sjöförklaringar i anledning av svenska fartyg drabbade sjöolyckor åtminstone under senare tid icke påträffats något fall, då underbemanning kunnat anses vara orsak till dylik olycka. Vad befälsfrågorna anginge anmälde Kommerskollegium i detta sammanhang ett inom ämbetsverket upprättat förslag till en av utvecklingen påkallad överarbetning av befälsförordningen. Socialstyrelsen ställde sig mera välvillig till skeppstjänstkommitterades förslag, men kunde i allt fall icke undgå att finna detsamma allt för detaljerat och invecklat, varjämte även styrelsen ifrågasatte lämpligheten av att reglera befälsfrågorna i samband med de allmänna bemanningsföreskrifterna; under hänvisning till dessa betänkligheter samt en rad anmärkningar rörande förslagets olika delar hemställde Socialstyrelsen, att förslaget måtte göras till föremål för överarbetning. För Kungl. Maj:t anmäldes förslaget år 1923 men föranledde ingen annan åtgärd än att kungörelse utfärdades om ändring i vissa delar av befälsförordningen. Föredragande departementschefen erinrade om den omfattande lagstiftning, som på sjöfartens område förekommit allt sedan år 1912, samt framhöll den svenska sjöfartens svåra ställning i den internationella konkurrensen och betonade önskvärdheten av all möjlig återhållsamhet i lagstiftningsarbetet, så att allenast oundgängligt nödvändiga och oomtvistligt nyttiga föreskrifter utfärdades. I intet av dessa hänseenden hade departementschefen funnit skeppstjänstkommitterades förslag motiverat.

I trots av det öde skeppstjänstkommitterades förslag sålunda rönt, spelade det dock länge en betydande roll i diskussionen i ämnet. Vid första riksdagen (1924) efter det Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut meddelats framfördes hela förslaget i motioner i båda kamrarna med yrkande, att riksdagen måtte antaga detsamma såsom lag. I första lagutskottet vunno motionerna i så måtto framgång, att utskottet föreslog riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga frågan om fastställandet av en bemanningsskala under förnyat övervägande samt, efter verkställd överarbetning av skeppstjänstkommitterades förslag och sedan riksdagen beretts tillfälle att däröver avgiva yttrande, fastställa de bestämmelser, som kunde finnas lämpliga. Beträffande detta utskottsförslag är särskilt att observera, dels att skeppstjänstkommitterades förslag ansetts lämpligt att läggas till grund för det fortsatta utredningsarbetet och dels att blivande bestämmelser ansågos böra fastställas i administrativ ordning, ehuruval efter riksdagens hörande. I riksdagen föll frågan på grund av första kammarens avslag men väcktes senare ånyo genom motioner, återkommande år 1926, 1928 och 1930. Vid de båda första av dessa tillfällen hade motionerna samma syfte som 1924, nämligen att förmå



riksdagen att för sin del antaga skeppstjänstkommitterades förslag såsom lag; utskottsbehandlingen resulterade emellertid oföränderligt i förslag om skrivelse till Kungl. Maj:t med innehåll som nyss angivits. I riksdagen föll frågan, 1926 efter avslag i båda kamrarna och 1928 liksom 1924 till följd av första kammarens motstånd.

Riksdagsbehandlingen år 1930 inleder den tredje perioden. Frågan framfördes även denna gång i form av motioner i båda kamrarna, men nu yrkades från motionärernas sida icke längre på godtagande av skeppstjänstkommitterades förslag i oförändrat skick utan hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förnyat övervägande av frågan samt överarbetning av skeppstjänstkommitterades förslag och fastställande av lämpliga bestämmelser efter riksdagens hörande; motionärerna hade alltså nu anslutit sig till den uppfattning, som tidigare hävdats av lagutskottet. Motionerna remitterades av båda kamrarna till tillfälliga utskott, vilka i likalydande utlåtanden föreslogo skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att förnyad utredning måtte vidtagas rörande behovet av och möjligheterna för fastställande av en bemanningsskala för svenska handelsfartyg samt att, innan bemanningsskalan av Kungl. Maj:t fastställdes, riksdagen måtte beredas tillfälle att yttra sig om de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Detta är en ny ståndpunkt, som innebär en principiell och betydande modifikation i förhållande till den mening, som tidigare ständigt deklarerats av första lagutskottet. Medan lagutskottet — som visserligen icke velat vara med om ämnets reglering genom lag bl. a. av den anledningen, att utskottet ansett författningsbestämmelser på detta område böra kunna smidigt anpassas efter teknikens utveckling — i allt fall icke avlägsnat sig så långt från motionärernas yrkanden, då utskottet tydligen ansett bemanningsskala behövlig och allenast ifrågasatt en överarbetning av skeppstjänstkommitterades förslag, så inneburo de tillfälliga utskottens förslag uppenbarligen ett medgivande av att en bemanningsskala icke utan vidare finge anses nödvändig; en förutsättningslös utredning borde verkställas för utrönande av behovet av en dylik skala. I riksdagen föll frågan även denna gång på första kammarens avslag, medan andra kammaren för sin del biföll utskottsförslaget. Den uppfattning, som kommit till uttryck genom utskottens och andra kammarens ställningstagande, torde emellertid vara av intresse såsom innebärande en omsvängning i meningen på håll, där intresse för en positiv lösning förefinnes; för första gången sedan 1920 har frågan helt frigjorts från skeppstjänstkommitterades förslag och ansetts böra göras till föremål för fullständigt ny behandling.

#### *Utredningar rörande de nuvarande bemanningsförhållandena ombord å svenska fartyg.*

Såsom grundval för undersökningarna rörande de faktiskt rådande bemanningsförhållandena har i första hand tjänat den på Kungl. Maj:ts befallning av *Kommerskollegium* verkställda och den 14 september 1933 till Kungl. Maj:t överlämnade statistiska *utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931*. Resultatet härav har av *Kommerskollegium* jämförts med

bemanningsförhållandena under år 1917, varom de s. k. skeppstjänstkommitterade på sin tid verkställt en utredning, som ingår i kommitterades betänkande av den 21 maj 1920. Resultatet av jämförelsen — beträffande vilken Kommerskollegium gjort vissa reservationer med hänsyn till ändrade förhållanden — torde kunna sammanfattas på följande sätt: I samtliga farter utom kustfart företer bemanningen en för olika farter och fartygsgrupper varierande minskning, som huvudsakligen berört manskapet. Vad däcksmanskapet beträffar märkes en förskjutning i sammansättningen, såvitt denna framgår av sjömansrullorna, i det att båtsmän, timmermän och matrosar i stor utsträckning ersatts med lättmatrosar och jungmän, vilket innebär en kvalitativ försämring; såsom nedan visas, är denna dock i viss mån allenast skenbar, enär fullbefaret folk i betydlig utsträckning mönstrat i lägre befattning än den, vartill vederbörandes sjötid skulle hava berättigat honom. Ett förhållande av liknande art föreligger beträffande maskinmanskapet, nämligen såtillvida att antalet såsom eldare påmönstrade besättningsmän nedgått, medan ökning inträtt i fråga om smörjare och lämpare.

Förutom den allmänna jämförelse, varom nu nämnts, har Kommerskollegium verkställt en specialutredning, avseende allenast fartyg, som under båda jämförelseåren, 1917 och 1931, varit i trafik med huvudsakligen oförändrat tonnage samt nyttjats i samma fart. Resultatet av denna undersökning framgår av följande tabell:

		A n t a l f a r t y g				Summa totalbemanning	
		totalt	med totalbemanningen			1917	1931
			ökad	oförändrad	minskad		
Oceanfart:	lastfartyg . . .	20	3	4	13	701	667
Annan europeisk fart:	lastfartyg . . .	14	3	1	10	312	297
Nordsjöfart:	lastfartyg . . .	62	24	16	22	1,137	1,136
»	passagerarfartyg		—	—	2	50	45
Östersjö-nordsjöfart:	lastfartyg . . .	30	2	12	16	543	524
Östersjöfart:	lastfartyg . . .	37	7	4	26	584	549
»	passagerarfartyg	15	8	3	4	309	314
Kustfart:	lastfartyg . . .	18	3	11	4	204	203
»	passagerarfartyg	31	8	10	13	535	522
Inre fart:	lastfartyg . . .	31	6	17	8	284	282
»	passagerarfartyg	138	31	64	43	1,107	1,125
	Summa	398	95	142	161	5,766	5,664

Till komplettering av Kommerskollegii nu omnämnda utredning hava vi föranstaltat om en begränsad undersökning rörande bemanningsförhållandena under år 1929, vilket år goda ekonomiska förhållanden för sjöfartens vidkommande i stort sett voro rådande. Denna undersökning har utvisat, att bemanningsförhållandena redan detta år företett i huvudsak samma förändring

i jämförelse med 1917 års bemanning som den, vilken konstaterats beträffande undersökningsåret 1931. Inskränkningen i bemanningen kan sålunda knappast, i vart fall icke i någon väsentligare mån, anses vara en följd av den ekonomiska krisen och dess återverkningar på sjöfarten. Snarare torde man, såsom av Kommerskollegium jämväl antytts, av ifrågavarande utredningar få draga den slutsatsen, att år 1917 rådande, av världskriget framkallade omständigheter föranlett en något större bemanning än som under vanliga förhållanden skulle hava varit för handen.

I syfte att erhålla ytterligare belysning av detta spörsmål hava vi på basis av Socialstyrelsens år 1915 utgivna statistiska redogörelse för sjömansyrket i Sverige anställt en jämförelse jämväl med 1911 års bemanningsförhållanden. Denna har utfallit sålunda: Totalbemanningen å fartyg, som nyttjats i oceanfart, företer år 1931 beträffande fartyg ända upp till 3,000 bruttoton en ökning i jämförelse med 1911 års bemanning med 5 %, medan bemanningen å än större fartyg är ungefärligen densamma båda åren; för fartyg i nordsjöfart kan däremot påvisas en minskning med 2 % för de minsta fartygen upp till 1,000 bruttoton och med 7 % för fartyg inom tongruppen 2,000—3,000 bruttoton, medan totalbemanningen å det vida övervägande antalet fartyg i denna fart, nämligen gruppen 1,000—2,000 bruttoton, icke undergått någon förändring. En granskning av motsvarande förhållande beträffande de särskilda huvudkategorierna, däck- och maskinmanskaper, giver vid handen, att 1931 års bemanning för däcksmanskapets del genomgående företer en minskning (varierande mellan 1 och 10 %) i jämförelse med 1911 års bemanning, medan maskinmanskapers antal undergått en ökning (varierande mellan 2 och 40 %) utom i fråga om de största nordsjöfartygen (minskning med 6 %).

Därnäst hava vi verkställt *komparativa undersökningar rörande däcksmanskapets kvantitativa och kvalitativa sammansättning å de skandinaviska ländernas fartyg*. Såsom jämförelsematerial har använts, för Sveriges del Kommerskollegii statistiska utredning rörande förhållandena 1931, för Danmarks del de siffror, som framgå av kungörelsen den 6 januari 1933 angående bemanningen av danska fartyg och för Norges del motsvarande siffror i den norska bemanningsskalan av den 31 maj 1918 med senare skedda ändringar och tillägg.

En helt summarisk sammanfattning av dessa jämförelser kan uttryckas sålunda, att de svenska fartygen genomsnittligt äro ungefärligen lika talrikt bemannade som motsvarande danska och norska fartyg, medan de svenska vad angår manskapets befarenhet efter mönstringsuppgifterna att döma synas vara de utländska något underlägsna inom vissa grupper och i vissa farter. Sistnämnda förhållande förbytes dock i vissa fall och särskilt i fråga om oceangående fartyg i sin motsats och bör för övrigt ses i belysning av en särskild utredning, utvisande, att fullbefaret folk i betydande utsträckning mönstrat i lägre befattning än den, vartill deras utbildning och tjänstetid i och för sig berättigat dem.

Den *utredning rörande däcksmanskapets kvalitativa sammansättning å svenska fartyg*, som här åsyftas, har verkställts på grundval av uppgifter, inför-

skaffade genom Kommerskollegii förmedling från sjömanshusen i riket. Utredningen har avsett ett representativt antal fartyg, utvalda bland sådana, som enligt Kommerskollegii utredning rörande bemanningen under år 1931 företett en efter mönstringskategorierna att döma mindre tillfredsställande sammansättning, i det att antalet påmönstrade lättmatrosor och jungmän varit stort i förhållande till däcksmanskapet i dess helhet. Av undersökningen har framgått, att en avsevärd »överkvalificering» förefunnits i de lägre besättningsgraderna; medan sålunda allenast något mer än en femtedel av däcksmanskapet å de ifrågavarande fartygen mönstrat såsom båtsmän, timmermän eller matrosor, hava i verkligheten dubbelt så många eller två femtedelar av det samlade däcksmanskapet å de i utredningen ingående fartygen utgjorts av fullbefaret folk, vartill en sjöman enligt praxis och vedertaget bruk anses berättigad att räknas efter en tjänstetid till sjöss om minst 36 månader. Å omkring 40 % av de undersökta fartygen utgjorde det fullbefarna manskapet hälften eller än mer av däcksmanskapet å de särskilda fartygen.

Genomsnittligt torde den kvalitativa sammansättningen av däcksbemanningen å de svenska fartygen icke kunna anses otillfredsställande. I vissa fall har emellertid en i detta hänseende uppenbart otillräcklig bemanning förekommit.

*Däcksmanskapets ålder* har i detta sammanhang jämväl gjorts till föremål för undersökning, som utvisat, att av minderåriga (15 och 16 år) icke förekommit flera än en på hundra samt att åldersgrupperna fr. o. m. 21 t. o. m. 30 år representerat omkring 75 % av totalantalet, av vilket den största delen eller 46 % fallit på åldersgruppen 21—25 år, omkring 25 % på gruppen 18—20 år och omkring 15 % på gruppen 26—30 år.

Av samtliga de i utredningen ingående sjömännen, omkring 1,400, utgjordes endast något över 2 % av nybörjare.

#### *Angående orsakssammanhang mellan bemanning och sjöolyckor.*

För belysning av frågan, huruvida underbemanning (varmed förstås såväl kvantitativt otillräcklig som kvalitativt otillfredsställande bemanning) förorsakat eller medverkat till sjöolyckor har Kommerskollegii sjötekniske konsulent, på därom från vår sida hos Kollegium under hand gjord framställning, verkställt en särskild utredning rörande av honom under åren 1923—1932 handlagda ärenden angående fartygsolyckor, som haft eller kunna antagas hava haft samband med underbemanning.

Såsom resultat av denna utredning har framgått, att bristande bemanning vid enstaka tillfällen — fem fall under den nämnda tioårsperioden — måste anses hava varit orsak eller medverkande orsak till sjöolycka; dessa fall avse dock samtliga smärre fartyg i kust- och östersjöfart. I några fall — tre eller fyra under tioårsperioden — anser den sjötekniske konsulenten sjöolycka, som drabbat större sjögående fartyg, kunna hänföras till omständigheter, som äga samband med bristande vakthållning, föranledd av att behörigt vaktmanskap icke varit avdelat.

Med sistnämnda förhållande sammanhängande frågor hava upptagits till särskilt överbäggande (se nedan ang. indelning av tre man på varje vakt).

*Angående samband mellan bemanning och olycksfall vid sjöolyckor m. m. (olycksfall i arbete).*

På grundval av uppgifter från Socialstyrelsen rörande bemanningen av fartyg, vilka under åren 1923—1932 drabbats av sjöolyckor, i samband varmed förlust av människoliv förekommit, har undersökning i olika hänseenden verkställts för utrönande av möjligen förefintligt samband mellan sådana olyckor och bristande bemanning.

I intet fall har, såvitt av utredningshandlingarna framgått, underbemanning i fråga om antal eller sammansättning föranlett eller medverkat till själva sjöolyckan. Huru därmed förhåller sig beträffande de i samband med dessa sjöolyckor inträffade förluster av människoliv, framgår ej med säkerhet av handlingarna; emellertid lämna dessa icke något positivt stöd för antagande att så varit fallet.

Beträffande andra olycksfall i arbetet än sådana som inträffat såsom en följd av egentliga sjöolyckor, utvisa Socialstyrelsens arbetarskyddsstatistiska årsredogörelser för olycksfall inom sjömansyrket icke något generellt samband med bemanningsförhållandena ombord. En närmare undersökning av olycksfallens tillkomst och förlopp föranleder emellertid till antagande, att några av de angivna olyckorna möjligen kunnat äga ett visst orsakssammanhang med en i ett eller annat avseende bristfällig bemanning, vilket särskilt gäller de relativt svårartade olycksfallen vid förtöjningsarbete. Frekvensen härav under tioårsperioden 1923—1932 företer emellertid icke någon förändring, som kunde antagas vara betingad av en under perioden eventuellt inträffad minskning av däcksmanskapet å de särskilda fartygen.

Enahanda förhållande föreligger beträffande en annan grupp olycksfall, nämligen sådana som inträffat under svårt väder till sjöss. Det gives sannolikt fall, då vaktmanskapet på däck ej varit tillräckligt för att under betryggande omständigheter utföra för fartygets säkerhet erforderligt arbete, såsom skalkning av en uppslagen eller nedbräckt lucka, surrning av losslagna föremål o. dyl. Emellertid kan ej heller i fråga om dessa olycksfall konstateras någon tendens till ökning, som skulle kunna tyda på något stegrat inflytande av en eventuell bemanningsminskning.

I fråga om olycksfall vid sjösättning eller handhavande av livbåtar i sammanhang med egentliga sjöolyckor eller vid övningar med bärgningsredskap har samband med en i ett eller annat hänseende bristande bemanning ansetts kunna ifrågasättas. För positiva slutsatser i sådan riktning lämnar utredningsmaterialet för tidsperioden 1923—1932 emellertid intet stöd.

*Indelning av tre man på varje vakt på däck.*

Ett annat spörsmål, som upptagits till prövning, är frågan om åtgärd för säkerställande av tillräckligt antal däcksmän för indelning av tre man på

varje vakt. Detta spörsmål, som på sina håll vunnit beaktande i utländsk lagstiftning, har vid våra överbäganden framstått såsom en sjöfartssäkerhetsangelägenhet av första ordningen, varför möjligheterna för genomförande vid behov av en sådan indelning gjorts till föremål för en ingående undersökning.

På denna punkt har sambandet med sjöarbetstidslagstiftningen påkallat beaktande. Uppenbarligen äro möjligheterna att med nuvarande bemanning tillgodose ett krav om tre man på vakten helt annorlunda, därest 2-vaktsystemet på däck bibehålles, än om 3-vaktsystemet införes. Vid beräkningar rörande en för principens genomförande erforderlig bemanningsökning hava båda dessa alternativ tagits i betraktande.

På saken inverkar även en annan fråga, nämligen den, huruvida båtsmän och timmermän få tagas i anspråk för vaktindelning eller ej. Därest ett eventuellt stadgande icke kommer att innehålla föreskrift om obligatorisk indelning av tre man på varje vakt utan endast om en för sådan indelning tillräcklig däcksbemanning, så synes det oss uppenbart, att ifrågavarande dagmän få medräknas i det antal sjömän, som kan disponeras för vaktindelning; frågan om deras användning för vakttjänst blir beroende på omständigheterna och befälhavarens prövning. Vid de verkställda beräkningarna hava emellertid båda nu antydda förutsättningar tagits i betraktande.

Undersökningarna i berörda hänseenden hava givit vid handen, att ett betydande antal man skulle erfordras för en tillämpning av principen »tre man på varje vakt» och detta jämväl för den händelse att båtsmän och timmermän få tagas med i räkningen. Den huvudsakliga ökningen faller naturligt nog på fartyg av mindre storlek.

Vid ett eventuellt genomförande av principen torde det emellertid av praktiska skäl bliva nödvändigt att begränsa dess tillämpning till fartyg av icke alltför ringa storlek. Detta torde jämväl ur säkerhetssynpunkt vara i så måtto försvarligt, som kravet på vakthållningens effektivitet givetvis avtager i styrka med fartygens storlek och därmed sammanhängande minskning i manövreringssvårigheter (väjningsmöjligheter, tid för stoppning etc.). Vid en begränsning till fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1,400 ton skulle, under förutsättning av 2-vaktsystemets bibehållande och dagmännens medräknande, allenast en mindre manskapsökning (omkring 15 man) krävas. Med tillämpning av 3-vaktsystemet i den utsträckning, som förutsatts i det till lagrådet remitterade förslaget till sjöarbetstidslag (nämligen beträffande passagerarfartyg om 2,000 bruttoton och lastfartyg om 3,000 bruttoton) erfordras en ökning av 34 man; då man beträffande fartyg av den storlek, varom där är fråga, under alla omständigheter torde få räkna med tre man på vakten, synes sistnämnda manskapsökning vara att föra uteslutande på arbetstidsregleringens konto.

*Tjänstgöring av en man i maskinrummet förutom vakthavande maskinist.*

En motsvarighet till det nyss behandlade problemet för däckstjänstens vidkommande utgöres beträffande tjänstgöringen i maskinavdelningen av frågan

om möjligheterna för ständig indelning av en man för vakthållning i maskinrummet förutom vakthavande maskinist. Med hänsyn till de ögonskenliga risker, som å maskindrivna fartyg äro förbundna därmed, att vakthållningen i maskinrummet för längre eller kortare stunder försummas, såsom då maskinisten av andra tjänsteplikter nödgas avlägsna sig, t. ex. för smörjning i axeltunneln eller liknande, synes det ur säkerhetssynpunkt nödvändigt att överväga åtgärder för säkerställande så långt möjligt av kravet på en maskinbesättning av tillräcklig storlek för att medgiva tjänstgöring av en extra man i maskinrummet. Av praktiska skäl kräves härvid uppenbarligen en begränsning till fartyg av högre storleksordning, förslagsvis fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1,000 ton. Där maskinrummet icke är helt avskilt från eldrummet, torde eldrumspersonalen i nödfall kunna tagas i anspråk för maskintjänsten, vartill hänsyn torde böra tagas.

En undersökning rörande utförbarheten av här ifrågavarande förslag har givit vid handen, att principen icke låter sig genomföra utan en rätt avsevärd manskapsökning, växlande efter olika förutsättningar. Med tillämpning av 2-vaktsystemet och under antagande av att en del »overtaliga» eldare som redan förut torde hava tagits i anspråk såsom smörjare alltjämt kunna nyttjas för detta ändamål, skulle den erforderliga manskapsökningen komma att uppgå till 233 man. Förutsattes återigen en tillämpning av 3-vaktsystemet, krävas ytterligare 486 man; grunderna för denna beräkning återfinnas i den vid statsrådsprotokollet av den 16 februari 1934 såsom Bil. 1 fogade promemorian.

#### *Behovet av ytterligare bemanningsföreskrifter.*

Resultatet av de undersökningar, för vilka i det föregående redogjorts, torde, i den mån det å utredningens nuvarande stadium kan bedömas, få anses utgöra grund för det omdöme, att även om bemanningsförhållandena å svenska handelsfartyg med hänsyn till sjöfartssäkerheten på det hela taget icke kunna betecknas såsom otillfredsställande vare sig beträffande besättningarnas storlek eller i fråga om bemanningens kvalitativa sammansättning, så hava dock på vissa områden och i särskilda fall konstaterats missförhållanden, som kunna anses böra undanröjas genom föreskrifter av beskaffenhet att säkerställa en genomgående tillämpning av de i huvudsak tillfredsställande normer i bemanningshänseende, som genomsnittligt känneteckna den svenska handelsflottan. I ett särskilt avseende, nämligen beträffande vakthållningen i maskinrummet, synes måhända något strängare krav kunna resas än som motsvarar nuvarande praxis å ett flertal fartyg.

För skapandet av en mera enhetlig uppfattning om innebörden av begreppet »betryggande bemanning» till ledning såväl för redare och befälhavare som för olika tillsynsmyndigheter torde det ock kunna vara gagneligt att de väsentligaste fordringarna å en med hänsyn till sjöfartssäkerheten tillfredsställande bemanning fastställas i form av författningsbestämmelser.

*Bemanningsreglernas form.*

Vid övervägande av frågan, huruvida detaljerade bestämmelser angivande besättningens antal och sammansättning å fartyg av olika slag och storlek, s. k. bemanningsskalor, kunna vara att anbefalla eller om mera allmänna föreskrifter böra föredragas, hava vi kommit till den bestämda uppfattningen, att det förstnämnda systemet medför så betydande olägenheter, att det icke kan förordas. I detta hänseende är utvecklingen i Norge synnerligen lärorik; därstädes gjorda erfarenheter peka avgjort i riktning mot ett system av större smidighet än den som kan uppnås med bemanningsskalor.

De faktorer som äro att taga i betraktande vid fastställande av bemanningen för ett enskilt fartyg äro så skiftande och av sådan mångfald, att det i själva verket framstår såsom ett praktiskt taget olösligt problem att genom på förhand i detalj fixerade föreskrifter fullt tillfredsställande regleras bemanningen. Härför lärer man nämligen böra taga hänsyn ej blott till sådana mera elementära faktorer som fartygets storlek, användning och fart utan jämväl till sådana för fartyg av samma storlek, användning och fart ofta mycket olikartade egenskaper, som hänföra sig till byggnad, inredning och utrustning, maskintyp, maskinstyrka, bränsleart och bränsleåtgång m. m.

Med hänsyn till dessa och andra omständigheter av liknande art hava vi kommit till den övertygelsen, att en individuell reglering av bemanningsfrågan är den rätta vägen. Liksom sådana för såväl sjöfartssäkerheten som fartygets ekonomiska användning grundläggande förhållanden som skottindeling, lastlinje och passagerarantal göras till föremål för bedömande beträffande varje särskilt fartyg för sig, synes jämväl bemanningen böra fastställas för det enskilda fartyget under hänsynstagande till samtliga därå i varje särskilt fall inverkan omständigheter. Den sålunda en gång fastställda bemanningen torde sedermera böra gälla till dess nya förhållanden göra en ändring påkallad.

En anordning av detta slag, som tydligen förutsätter medverkan av fartygsinspektionens organ, torde emellertid icke helt onödig göra allmänna bemanningsregler av normerande art. Det synes tvärtom kunna vara lämpligt, att allmänna principer i dylik form fastställas för att tjäna såsom rättesnöre för den individuella regleringen, därvid det emellertid förutsättes, att avvikelser från de allmänna bestämmelserna får ske, när särskilda skäl sådant föranleda.

Med tillämpning av sålunda angivna riktlinjer hava vi upprättat ett förberedande utkast till bestämmelser angående bemanning av fartyg, vilka för tydlighetens skull erhållit form av förslag till en förordning i ämnet. Utkastet, som är att anse allenast såsom ett underlag för det fortsatta utredningsarbetet, bifogas denna redogörelse.

I detsamma hava upptagits allmänna regler rörande däcksmanskapets befarehet, indelning av tre man på varje vakt å större fartyg samt tjänstgöring av en extra man i maskinrummet utom vakthavande maskinist. Därjämte upptager utkastet bestämmelse om skyldighet för Kommerskollegium att för fartyg, som nyttjas å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mer än 12



timmars oavbruten gång, under vederbörligt hänsynstagande till ovanberörda förhållanden samt andra föreliggande omständigheter fastställa den däck- och maskinbemanning, som fartyget skall hava, därvid avvikelser från de allmänna föreskrifterna må ske, när särskilda skäl därtill äro. Över sålunda fastställd bemanning — som i första hand skall tillgodose sjöfartssäkerhetens krav men givetvis även måste vara beräknad med hänsyn till gällande arbetstidsreglering — skall av Kommerskollegium utfärdas en särskild uppgift, ett slags bemanningscertifikat, som skall förvaras ombord och som vid på- och avmönstringar skall uppvisas för mönstringsförrättaren.

*Angående bemanningsföreskrifter rörande befälet.*

Såsom ovan nämnts innehåller befälsförordningen föreskrifter rörande såväl antal som behörighet i fråga om befäl å svenska handelsfartyg. Med hänsyn till det från Kommerskollegii sida upplysta förhållandet, att befälsförordningen sedan någon tid tillbaka vore inom ämbetsverket föremål för revisionsarbete, som fortskridit så långt, att förslag till en ny förordning väntades kunna inom kort framläggas, hava vi, med vederbörligt begivande, i den mån bemanningsutredningen berört befälsfrågor bedrivit arbetet i samråd med kommerserådet Landberg och navigationsskoleinspektören Carell, vilka inom Kommerskollegium närmast omhänderhaft arbetet med revisionen av befälsförordningen. Det har därvid befunnits lämpligt att så fördela uppgifterna, att frågor rörande befälets antal gjorts till föremål för övervägande och förslag från vår sida, medan frågor angående befälets behörighet handlagts av ämbetsverkets representanter. De olika förslagen komma att sammanföras till ett, så att de av oss ifrågasatta ändringarna i reglerna beträffande befälets antal komma att ingå i det inom ämbetsverket upprättade förslaget till ny befälsförordning, vilken avses skola liksom den nuvarande innehålla samtliga föreskrifter rörande befälets antal och behörighet. I betraktande av dessa frågor inbördes sammanhang torde denna anordning bäst tillgodose såväl praktiska krav som systematiska och författningstekniska hänsyn.

Stockholm i mars 1934.

*E. Eggert.*

*Gunnar Böös.*

**Förberedande utkast**  
till  
**förordning angående bemanning av fartyg.**

Med föranledande av 5 a § sjölagen förordnas härmed som följer:

1 §.

Denna förordning äger tillämpning å fartyg, när det till sjöfart nyttjas, dock med undantag för kronan eller främmande stat tillhörigt fartyg, som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare, ävensom för skolfartyg.

2 §.

I denna förordning förstås med

*segelfartyg*: fartyg som är försett med segel såsom enda framdrivningsmedel;

*segelfartyg med hjälpmaskin*: fartyg som med avseende å rigg, segel och byggnad är så beskaffat, att det på ett tillfredsställande sätt kan framdrivas och manövreras med segel såsom enda framdrivningsmedel, samt därjämte är försett med framdrivningsmaskineri;

*maskindrivet fartyg*: fartyg som är försett med maskineri såsom enda framdrivningsmedel samt fartyg som är försett med maskineri såsom huvudsakligt framdrivningsmedel och som icke är hänförligt till segelfartyg med hjälpmaskin;

*halvbefaren sjöman*: sjöman som farit till sjöss såsom däcksmän under sammanlagt 24 månader;

*fullbefaren sjöman*: sjöman som farit till sjöss såsom däcksmän under sammanlagt 36 månader; dock att för tjänstgöring å segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin sjöman må anses såsom fullbefaren efter att hava farit till sjöss såsom däcksmän å sådant fartyg under sammanlagt 24 månader.

3 §.

Å fartyg, som nyttjas å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, skall, därest fartygets bruttodräktighet överstiger 50 registerton, av däcksmanskapet minst en man vara fullbefaren.

Överstiger fartygets bruttodräktighet 150 registerton, skola av däcksmanskapet minst två man vara fullbefarna samt, om fartygets bruttodräktighet överstiger 500 registerton, därjämte minst två man vara halvbefarna.

Å fartyg, vars bruttodräktighet överstiger 1,400 registerton, skall däcksmanskapet vara tillräckligt för indelning av tre man på varje vakt och av däcksmanskapet minst en tredjedel utgöras av fullbefarna sjömän samt av återstoden minst hälften av halvbefarna sjömän.

## 4 §.

Å maskindrivet fartyg, vars bruttodräktighet överstiger 1,000 registerton och vars maskin- och eldrum äro skilda medelst skott, skall maskinmanskabet vara tillräckligt för indelning till tjänstgöring i maskinrummet eller, där mer än ett sådant finnes, i varje maskinrum av minst en man på varje vakt förutom vakthavande maskinbefäl.

## 5 §.

Kommerskollegium skall för ett vart fartyg, som nyttjas å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, under vederbörligt hänsynstagande till fartygets storlek, byggnad, inrättningar och utrustning samt maskintyp, maskinstyrka och bränsleåtgång ävensom fartygets användning och den fart, vari fartyget nyttjas, jämte stadgad arbetstid och andra föreliggande omständigheter fastställa den däck- och maskinbemanning, som fartyget minst skall hava, därvid avvikelse från ovan meddelade allmänna bestämmelser må ske, när särskilda skäl därtill äro.

Uppgift över sålunda fastställd bemanning skall av Kommerskollegium utfärdas genom en särskild handling, som skall förvaras ombord och beträffande mönstringspliktiga fartyg av befälhavaren uppvisas för mönstringsförrättaren vid varje på- och avmönstring.

Där till följd av särskilda omständigheter större bemanning än den av Kommerskollegium fastställda kräves, befriar iakttagande av de genom bemanningsuppgiften meddelade föreskrifter icke befälhavaren från honom enligt 26 § sjölagen åvilande skyldighet att tillse, att fartyget är bemannat på ett betryggande sätt.

## 6 §.

Angående ansvar för förseelse mot denna förordning är stadgat i sjölagen.

---