

Nr 399.

Av herr **Lindberg** i Stockholm, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 223, med förslag till sjöarbetstidslag m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag och vilken avses ersätta den provisoriska lag som nu gäller och som upphör att gälla med utgången av innevarande år, göres en del ganska betydelsefulla ändringar och avvikelser från nu gällande bestämmelser.

Föromnämnda lagförslag bygger till väsentlig del på den konvention, som antogs vid den femte maritima arbetskonferensen i Genève år 1936. Konventionstexten rörande däcksbemanningen i fartyg om 2,000 bruttoregister-ton, och vad gäller maskinbemanningen i fartyg om 700 bruttoregister-ton, är intagen i det föreliggande förslaget, men i övrigt synes icke några mera genomgripande avvikelser från nu gällande lagtext blivit gjorda. Däremot synes på vissa punkter en försämring av nuvarande lag skett.

I samband med en vid 1930 års riksdag avlämnad Kungl. proposition nr 242 rörande arbetstiden i svenska fartyg, väcktes tvenne motioner (I: 319 och II: 527) vilka behandlades av andra lagutskottet i samband med propositionen. I dessa båda motioner framhöllo motionärerna, efter en utförlig motivering i övrigt för sina förslag, följande:

»Vi ha vid granskning av vederbörliga akter och erfarenheter funnit oss böra påkalla riksdagens uppmärksamhet för behovet att redan nu vidtaga de ändringar och justeringar i gällande sjöarbetstidslag, som erfarenheten bestyrkt redan nu böra göras, för att åt lagen i fråga, åtminstone i stort, ge karaktären av en lag, som reglerar arbetstiden.»

Ehuru väl åtta år förflutit sedan ovan citerade skrevs har detsamma allt fortfarande samma giltighet. Ännu har icke sjöarbetstidslagen i stort erhållit karaktären av en lag som »reglerar» arbetstiden. Visserligen är det sant att en del förbättringar skett genom mellan parterna träffade avtal och att ytterligare förbättringar i nu avlämnat förslag föreslås, men ännu är arbetstiden för ganska stora grupper antingen helt oreglerad eller också bibehålles vad som tidigare gällt. Således kommer personalen i bogserflottan att stå utanför och något egentligt förslag om förkortning av arbetstiden i insjöfarten har icke lämnats. Ej heller kommer köks- och intendenturpersonalen i passagerarefartygen att erhålla någon egentlig reglering av sin arbetstid. Genom att, som tidigare framhållits, konventionstexten följts på ett par punkter har man visserligen åstadkommit en förkortning av arbetstiden till 8 timmar per dygn i 184 fartyg och för maskinbemanningen har åstadkommit en förkortning av arbetstiden i omkring 520 av de 1,856 ång- och motorfartyg varav den svenska handelsflottan enligt 1937 års skeppslista består. Härav torde framgå att den övervägande delen av den svenska handelsflot-

tans däcksbemanningar icke erhåller någon förkortning i sin arbetstid under tid då fartygen ligga till sjöss. Fråga är om ens i samtliga de 184 fartygen arbetstiden kommer att sänkas. En del av dessa fartyg ligga nämligen så nära 2,000 tons gränsen, att fråga är om de icke kunna och komma att mätas ned under denna gräns. Åtminstone ett av fartygen ligger precis på 2,000 tonsgränsen och sex å sju stycken obetydligt därutöver. Det blir således endast i de största fartygen som däcksfolket erhåller någon förkortning av arbetstiden till sjöss. Ett fartyg om 2,000 bruttoton lastar c:a 3,320 ton, vilket visar storleksordningen av denna grupp av fartyg. Reformen som föreslås på denna punkt är således icke övertygande stor.

Vad gäller maskinbemanningen är att märka det eldare i fartyg av här föreslagen storleksordning (700 bruttoregister-ton) redan tidigare hade en arbetstid av 8 timmar, vartill lades kortare tid för askhalning. I en stor del av dessa fartyg har också smörjare och lämpare haft 8 timmars arbetsdag till sjöss. I en stor del fartyg har emellertid arbetstiden för den personal som sysselsättes i maskin haft en arbetstid av 24 timmar på två på varandra följande dygn. Det är nu dessa senare som skulle erhålla en förkortning ned till 8 timmar. Även på denna punkt blir den föreslagna reformen icke av någon mera genomgripande betydelse. De farhågor som från redarehåll uttalats rörande denna detalj äro säkerligen betydligt överdrivna. I vissa fall har, särskilt vad gäller maskinbemanningen, genom överenskommelse mellan parterna, arbetstiden nedbringats till vad nu föreslås.

Den konventionstext, som följts rörande arbetstiden i fartyg om 700 respektive 2,000 bruttoregister-ton, förutsätter att däcksbemanningen skall vara så stor att det finnas tillräckligt med folk för tre man på varje av de tre vakterna, eller således minst 9 mans däcksbemanning. I de fartyg som komma att falla under denna bestämmelse torde det i allmänhet finnas 9 och i några fall flera än 9 man varför någon större bemanningsökning icke kommer att erfordras. Vid den senaste avtalsuppgörelsen mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet, enades man också om särskilda bemanningsskalor för de olika fartygsgrupperna. Enligt detta avtal skall däcksbemanningen i kvalitativt och kvantitativt hänseende utgöras av minst: i grupp 5, fartyg om 3,000—4,499 d.w.ton 3 matroser, 2 lättmatroser och två jungmän eller tillsammans 7 man. Av dessa fartyg skulle en del falla under begreppet fartyg om 2,000 brutto register-ton och måste då ha 9 man på däck. Detta skulle betyda en ökning i bemanningen av två man. Då emellertid en hel del av ifrågavarande fartyg redan tidigare haft flera man än avtalet föreskriver, blir ökning endast i undantagsfall erforderlig och kommer då säkerligen den nya mannen att bli en jungman, som åtnjuter en lön av 55 kronor per månad. I avtalet finnes också en bestämmelse om att bemanningsföreskrifterna i grupperna 5—7 icke få utgöra anledning till försämring av bemanningen på fartyg i dessa grupper. I detta sammanhang är att märka det en stor del fartyg, omedelbart efter världskrigets slut, försämrade bemanningen varför man nu, vid en tagen utgångspunkt för bedömandet av kostnadsökningar som bli ofrånkomliga genom den före-

slagna lagen, bort räkna med detta förhållande. För att i framtiden kunna genomföra en minskning av arbetstiden till sjöss i fartyg under 2,000 ton, skulle emellertid erfordras en bemanningsökning. I vissa fall skulle denna ökning bli ganska kännbar för vederbörande rederier, men i vissa fall skulle den bli av mindre betydelse. Konventionstexten, med sin nuvarande lydelse, synes lägga hinder i vägen för genomförande av trevaktssystem med två man på varje vakt. Som denna text är avfattad erfordras visserligen icke att de tre männen finnas på vakt men det erfordras att antalet däcksmän ombord är så stort att det kan, om så erfordras sättas tre man på varje vakt. Ett yrkande om sänkning av tonnagegränsen, för att erhålla 8 timmars arbetsdag för däcksbemanningen i ett större antal fartyg, synes således för det närvarande icke kunna framföras, i varje fall icke med någon utsikt till positivt resultat. Det torde emellertid i detta sammanhang böra uttalas en önskan om, att vid nybyggnad av fartyg eller vid inköp av fartyg från utlandet, möjlighet hålles öppen för utökning av däcksbemanningen så att en arbetstid av 8 timmar i en nära liggande framtid utan alltför stor olägenhet kan genomföras. Skulle så icke ske kommer en 8 timmarsdag för sjömännen alltid att stranda på bostadsutrymmeskäl.

Tidigare, då man endast haft två vakter i de större fartygen och för övrigt även i de mindre, har man mera sällan haft flera än två man på varje vakt, de övriga ha tjänstgjort som s. k. dagmän. Någon olägenhet av detta system har icke förmärkts i annat avseende än att arbetstiden varit påfrestande och oskäligt lång. Säkerligen kommer heller icke det nu ifrågasatta systemet att medföra att det blir flera än två man som gå på vakt samtidigt, men skillnaden ligger däri att det blir tre vakter och arbetstiden per dygn således fyra timmar kortare än tidigare. De tre man som man måste ha för att det skall kunna vara tre man på varje vakt, bli således även i fortsättningen avdelade att gå s. k. dagmän. Sjösäkerheten blir således knappast icke större än tidigare genom de föreslagna bemanningsreglerna och därför har man svårt att förstå varför icke trevaktssystem skulle kunna genomföras i samtliga de fartyg som ha och utan olägenhet kunna ha en däcksbemanning av 6 man. Genom en sådan bestämmelse skulle man genom arbetstidsförkortning vinna ökad trygghet till sjöss i det största flertalet av handelsflottans fartyg.

Även om det nu, med hänsyn till det internationella sjöfartsläget och det försök till likartade bestämmelser på sjöarbetstidslagens område, som gjordes i Genève år 1936, icke är möjligt vidtaga någon förändring i bestämmelserna rörande antalet däcksmän på varje vakt borde det dock varit möjligt att i föreliggande förslag till ny sjöarbetstidslag vidtaga ändringar i andra avseenden, som givit lagen, i större utsträckning än vad fallet blivit, karaktären av en verklig sjöarbetstidslag med ytterligare förkortning i arbetstiden där sådan varit möjlig. Väl är det sant att sjöfarten tid efter annan kämpat med stora svårigheter, och att dragkampen eller konkurrensen om de frakter som utbjudas är stor, men skulle säkerligen trots detta det varit möjligt att nu begränsa arbetstiden för ett betydligt större antal sjömän och än vidare borde lagen kunnat utsträckas att gälla för en stor del, som nu och efter ett

genomförande av föreliggande förslag, allt fortfarande skall ställas utanför lagens räckvidd. Visserligen mana de internationella förhållandena till stor försiktighet på området i fråga, men många länder ha dock sedan länge infört bestämmelser, dels genom lag, dels genom kollektivavtal och dels genom frivilligt åtagande, som ger besättningarna i det närmaste en 8 timmars arbetsdag. I en del fall regleras tiden genom ökad ledighet i hamn och i vissa undantagsfall kompenseras en del tid genom övertidsersättning. I detta sammanhang bör måhända framhållas att en del länder subventionera sin sjöfart och har det i något sammanhang framhållits att detta skulle möjliggöra en förkortning av arbetstiden för vederbörande handelsmariners sjöfolk. I verkligheten torde emellertid subventionerna användas till eller ge möjligheter till ökad konkurrens, men spela knappast någon avgörande roll då det gällt att införa rimliga förkortningar i arbetstiden.

I det föregående har endast talats om däck- och maskinbemanningen. Klart är emellertid att i detta sammanhang och då fråga varit om förkortning av arbetstiden även ekonomipersonal och befäl inräknats. Till detta återkommer jag emellertid vid särskild motivering för ändringsyrkandena till de särskilda paragraferna i lagtexten.

När det gäller arbetstiden i fartyg som nyttjas i närtrafik, är det svårt att inse varför arbetstiden här skall vara längre än för andra arbetargrupper. Här stadgas förslagsvis en arbetstid av 24 timmar på två dygn, dock att arbetstiden per vecka (den ordinarie arbetstiden) icke får överstiga 63 timmar. Detta för fartyg där skeppstjänsten icke är indelad i vakter. Därtill kommer att enligt förslaget en stor del fartyg i närtrafik, såsom bogserfartyg under 20 tons nettodräktighet, falla utanför lagen och dessa ha således en obegränsad arbetstid. De fartyg varom här är fråga borde falla under lagen. I motion nr 350 i första kammaren vid 1934 års riksdag, hemställdes att arbetstiden för personalen i bogserfartygen skulle regleras så att den bleve lika som för arbetare i land. I samband därmed hemställde motionären att orden »samt annat fartyg, som icke äger en dräktighet av minst 20 registerton» skulle utgå ur paragraf 1 mom. 2 i första kapitlet i den lag som då, i Kungl. Maj:ts proposition nr 240, förelagts riksdagen till behandling. I vid denna motion fogade bilagor lämnas uppgifter på arbetstider som per vecka uppgå till 102¹/₂ timmar. Många veckor har arbetstiden gått upp till omkring 70, 80 och 90 timmar. I ett annat fall lämnas uppgift om den samlade arbetstiden och varierar denna från 267 timmar upp till högst 335¹/₂ timmar per hel månad. I bogserfartygen har det icke varit möjligt att genom avtalsöverenskommelser förkorta arbetstiden till vad som gäller för andra delar av sjöfarten, men kan väl detta förhållande knappast få anses utgöra skäl nog för att icke genom lagstiftning åstadkomma den så välbehövliga arbetstidsförkortningen. De fartyg som uttaga den oskäligt långa arbetstiden trafikera farleder och hamnområden där särskild vaksamhet på grund av intensiv trafik erfordras. Enbart detta förhållande borde motivera att lagen reglerar arbetstiden för dessa fartygs besättningar så, att icke sjösäkerheten sättes på allt för stora prov, vilket lätt blir fallet därest

besättningen icke erhåller tillräcklig vila. En förkortning av arbetstiden i närtrafikfartyg som falla under lagen är även påkallad. Visserligen är det sant att dessa fartyg ha att kämpa med stora ekonomiska svårigheter. Konkurrensen från järnvägar, lastbilar och bussar blir troligen i längden ruinerande för denna sjöfart, men ingen tror att detta förhållande ändras i någondera riktningen därför att besättningarna ha kvar den längre arbetstiden. Det är möjligt att de modernare transportmedlen, vid vilka arbetstiden i regel är betydligt kortare än ombord å fartygen, göra fartygen i närtrafik överflödiga och skulle komma att göra det även om sjöfolkets arbetstid vore helt oreglerad. Man har också svårt att förstå varför en lång arbetstid skall vara nödvändig i fartygen när arbetstiden i hamnarna, vid fabrikena och verkstäderna och överhuvud hos alla som anlita och betjäna fartygen i hamnarna är begränsad till åtta timmar. För dessa senare fartyg och för bogserfartygen finnes knappast något bärande skäl att anföra mot en reglering av arbetstiden närmare den s. k. 8-timmarsdagen. En del bogserfartyg som tidigare varit över de 20 nettoregister-tonnen har man låtit mäta ned så att de kommit under gränsen och således fått en oreglerad arbetstid. För dessa finnes heller icke något skäl varför de icke nu skulle kunna flyttas upp och således komma under lagen. Om för dessa och för fartygen i närtrafik skulle bestämmas en högsta ordinarie arbetstid av 9 timmar per dag och maximum 63 timmar per vecka, skulle säkerligen deras fortsatta existens på intet sätt vara hotad. Vid en godtagen bestämmelse om högst 63 timmar per vecka måste den reservationen alltid göras att frihet från arbete under en söndag icke under några omständigheter får räknas vardagarnas arbetstid tillgodo. Därför är det nödvändigt att i båda fallen (både per dygn och per vecka) bestämma en högsta medgivna ordinarie arbetstid.

Om man gör en jämförelse med det förslag som kommitterade i Norge kommit fram till rörande arbetstiden å fartyg i »närtrafik» skall man finna att de norska redarna oreserverat gått med på en kortare arbetstid än den som föreslås i föreliggande proposition. Enligt det norska förslaget skulle besättningarna i närtrafikfartygen erhålla en högsta arbetstid av 11 timmar per dygn och en maximitid per vecka av 54 timmar. Detta betyder i själva verket att arbetstiden per dygn icke kan överstiga 9 timmar medan propositionen för svensk närtrafik föreslår en maximiarbetstid av 24 timmar på två på varandra följande dygn eller högst 63 timmar per vecka.

Å sidan 121 i propositionen talar departementschefen om redares straffrättsliga delaktighetsansvar och anser att en skärpning av dessa har fog för sig. Emellertid har lagtexten utformats på ett sådant sätt att de skärpta bestämmelserna icke erhålla så stor betydelse som önskvärt vore och varom framställan även gjorts från visst håll. I Norge har redarna icke motsatt sig strängare bestämmelser på hithörande område varför det starkt kan ifrågasättas om icke den svenska lagtexten borde givas samma avfattning som den motsvarande norska. Härvid syftas närmast på bestämmelserna i lagens 18 paragraf och ifrågasättes om icke sista stycket i denna helt kunde strykas. Skulle det vara så, vilket inträffar, att besättning icke kan anskaf-

fas i den hamn i Sverige där fartyget befinner sig är det en ganska enkel sak att anskaffa folk från en närliggande hamn. I de fall då en större part av besättningen lämnat tjänsten och ersättare icke finnas att tillgå i den hamn där fartyget ligger måste man redan nu taga besättning från annan plats i landet. Såvitt känt har detta icke förorsakat några större svårigheter och kan det knappast tänkas att så kommer att ske för framtiden heller.

Genom det undantag som återopade sista stycke i paragraf 18 innehåller blir det emellertid möjligt att utan straffpåföljd gå med för liten besättning från hamn till annan, ett förhållande som icke ur någon synpunkt kan vara tillrådigt.

Vid en jämförelse mellan det föreliggande förslaget till sjöarbetstidslag och de kollektivavtal som numera gälla för eller inom den svenska sjöfartsnäringsen synes det påkallat med vissa justeringar så att lagen kommer i närmare överensstämmelse med gällande praxis. Härvid måste man utgå från att gällande praxis icke är ruinerande för sjöfarten och heller icke att den svenska sjöfartsnäringsen skulle bli slagen i den internationella konkurrensen. Här nedan skall närmare motiveras de ändringsyrkanden som komma att göras i de särskilda paragraferna.

§ 1.

I denna paragraf undantages från lagens tillämpningsområde bl. a. sådana föreståndare för ekonomiavdelning, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter. Genom denna generella bestämmelse kan det befaras att exempelvis stewardard och förestånderskor, som endast ha en eller två personer till sin hjälp, skulle bli undantagna från lagen och således icke erhålla någon lagligt reglerad arbetstid. Å de större passagerarfartygen är också köks- och intendenturavdelningarna uppdelade i en mångfald avdelningar, vilka avdelningar ledas av personer som skulle erhålla beteckningen »föreståndare» för avdelningen i fråga och således bli undantagna från lagens tillämplighet.

Då avsikten här emellertid synes vara att fråga endast är att undantaga enbart befälsperson från lagens tillämplighet, vilket även framgår av konventionstexten, borde det, för undvikande av tvister, göras en förtydligande omskrivning av ifrågasatt undantagsbestämmelse. Lämpligast bör avfattningen kunna bli i enlighet med vad under yrkandet föreslås rörande denna detalj.

Under punkt F) i samma paragraf undantages vissa fartyg från lagens tillämplighetsområde. Således skall från lagen undantagas segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet av 20 registerton. Segelfartyg äro helt undantagna.

En stor del av de fartyg som här undantages från lagens tillämpning ha så starka maskiner att segel endast i undantagsfall användas. Det kan således starkt ifrågasättas om dessa fartyg behöva den stora förmån som ligger

däri att lagens bestämmelser icke behöva iakttagas. Yrkande har också från olika håll framställts om sänkning av den fria tonnagegränsen.

Vad gäller bogserfartygen måste yrkande också framställas om en reglering så att ett större antal av denna fartygsgrupp faller under lagens bestämmelser. Många av våra nuvarande bogserbåtar ha blivit, genom olika åtgärder, nedmätta så att de kommit utanför lagens tillämplighetsområde. Detta skedde omedelbart efter eller i samband med lagens tillkomst. För en stor del av dessa fartyg finnes inget skäl varför arbetstidslagen icke skulle kunna tillämpas. Med anledning härav kommer att yrkas på en omformulering av ifrågavarande punkt i lagtexten.

§ 2.

I momentet 2 i paragraf 2 har införts en försämring av ledighet som må undantagas vid beräkandet av arbetstid i det att för den s. k. närtrafiken en halv timmas ledighet må undantagas. I den nu gällande lagen skall sådant uppehåll i arbetet vara minst en timma för att få räknas från och skall detta senare gälla för den övriga trafiken även i fortsättningen.

Motivet för att tid, som skulle få frånräknas vid beräkandet av arbetstid, sattes till en timma, var att icke besättningarnas fritider skulle kunna uppdelas i allt för korta perioder. Genom den nu föreslagna ändringen skulle man i fartyg där man eljest erhåller den längsta arbetstiden också få fritiderna sönderplockade i mycket små delar. Med hjälp av halvtimmarsledigheter skulle arbetstiden i själva verket kunna utsträckas från 12 till 18 timmar per dygn och i vissa fall än längre. Det kan väl ändock icke anses rimligt att arbetstid och ledighet uppdelas på sätt som här verkligen kan ske. Illusorisk blir bestämmelsen om arbetstidens längd för besättningarna i de fartyg varom här är fråga. Det är illa nog med den bestämmelse man nu har, mycket mindre om ledigheten skulle göras ännu kortare. Studerar man turlistorna för en del av de närtrafikfartyg, som sysselsättas i Stockholms skärgård och Mälaren, skall man finna, att det finnes flera fartyg, som börja sina turer kl. 5 på morgonen och avslutar sista resan för dagen omkring kl. 22. Genom den föreslagna lagändringen skulle besättningsmännen här kunna, praktiskt taget, hållas i verksamhet från kl. 5 till kl. 22, en tid av icke midre än 17 timmar. Visserligen måste här inläggas några halvtimmarsledigheter, men ingen räknar med att en besättningsman skall ha någon verklig nytta av sådan ledighet. I detta sammanhang må även erinras därom att det för kustsjöfartens vidkommande ställer sig på ungefär enahanda sätt för besättningarna. Skillnaden ligger endast däri att kustfartygen i regel göra längre resor.

§ 3.

Till denna paragraf bör göras ett tillägg varav framgår hur skeppstjänsten skall vara fördelad. Ett sådant stadgande skulle måhända tolkas på sådant sätt att samtliga ombord anställda måste gå s. k. sjövakter. En sådan

risk föreligger emellertid knappast när man på andra ställen i lagtexten talar om vaktindelad manskap eller om manskap vars arbete ej är indelat i vakter. I tidigare lagtext har talats om vakter på allmänt brukligt sätt och har detta uttryck föranlett till en hel del tvister på grund av de olika tolkningar bestämmelsen givits. För besättningarna i de fartyg där arbetstiden till sjöss skall vara åtta timmar är vaktsystemet utan vidare klart, men anorlunda ställer det sig för besättningarna i alla övriga fartyg. Med den tolkning begreppet sjövakter erhållit skulle det måhända vara tillfyllest att till paragraf 3 lägga ett nytt stycke av ungefärligen följande lydelse:

»Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänsten vara indelad i sjövakter, dock med undantag för ekonomipersonal och dagmän.»

Med en sådan bestämmelse torde det vara klart att icke vakterna få sönderdelas i hur korta perioder som helst, utan måste något av de mera gängse vaktsystemen användas.

§ 4.

I punkten E av denna paragraf regleras arbetstiden för eldare som ha att för hand verkställa eldning med kol. Här göres emellertid undantag för en del fartyg. Således skulle 8 timmar icke tillämpas för de fall då resorna understiga 24 timmars gång och heller icke tillämpas i fartyg vars maskinstyrka mätits till ett visst hästkraftvärde. Dessa undantag synas emellertid numera sakna betydelse när kollektivavtalsvägen arbetstiden för eldarna i ifrågavarande fartyg reglerats till åtta timmar. Bestämmelsen i ifrågavarande punkt skulle således kunna inskränkas till kort uttryckt åtta timmar, vilket även kommer att föreslås.

§ 7.

I denna paragraf, som reglerar arbetstiden vid fartygens ankomst till eller avgång från hamn, stadgas dels en arbetstid av 10 timmar och dels en på 9 timmar samt en arbetstid av 24 timmar på två på varandra följande dygn och dels åtta timmar. De som skulle erhålla de 10 och 9 timmarna respektive de 24 timmarna på de två på varandra följande dygn vid ankomst eller avgång är sådan personal som icke ha åtta timmars arbetsdag till sjöss. Genom den föreslagna lagtexten skulle dels erhållas en förkortning av arbetstiden under ankomst- och avgångsdagar och dels en förlängning av densamma vid jämförelse med nu gällande lag. Förkortningen skulle inträda för de fartyg som anlända till hamn så tidigt att fartygen under större delen av dygnet vistas i hamn, men en förlängning skulle inträda för besättningarna i de fartyg som legat till sjöss under större delen av dygnet. Ifrågasättas kan om icke denna delning i själva verket åstadkommer att någon förbättring av arbetstiden under ankomst- och avgångsdagar icke åstadkommes, utan blir det vid vad som tidigare gällt. Enligt nu gällande lag får arbetstiden under ankomst- och avgångsdagar icke överstiga tolv timmar. Enligt den föreslagna lagen kan arbetstiden i vissa fall bli tio och nio timmar

och i vissa fall fjorton timmar. Medeltalet blir således omkring tolv timmar som det för det närvarande är.

Under punkten B i samma paragraf uppräknas en del arbeten som sjömän är pliktiga utföra utan särskild ersättning. Då det här är fråga om arbete under helgdag kan det ifrågasättas huruvida det kan vara tidsenligt med exempelvis lossning av styckegods i mindre omfattning. Då fartyget befinner sig till sjöss å sön- eller helgdag må sjöman icke åläggas utföra annat arbete än det som står i samband med fartygets framdrivning och navigering. Man kan med anledning härav vara berättigad ställa den frågan, varför skall det vara nödvändigt medgiva att andra arbeten än de som stå i direkt samband med ankomsten respektive avgången skall få utföras såsom ordinarie arbete då fartyget ligger i hamn.

Här bör kunna räcka om man medgiver, utöver vad som står i samband med ankomst respektive avgång, att besättningen må åläggas taga i land post och passagerares handbagage.

I kollektivavtal med Sveriges Redareförening har manskapsorganisationerna också fått infört liknande bestämmelser, varför det icke kan anses vara något allmänt näringsintresse att stadgande utöver vad i ovanstående stycke nämnts införes i lagtexten. Likaså har man i kollektivavtalet infört bestämmelse om att arbetstiden under avgångs- och ankomstdagar skall vara nio timmar oavsett vilken tid på dygnet fartyget anländer respektive avgår.

§ 9.

Beträffande denna paragraf kan det ifrågasättas om icke arbetstiden borde kunna bestämmas till högst 54 timmar per vecka. Därav torde då också följa att den högsta arbetstid per dygn som kan uttagas skulle utgöra 9 timmar.

§ 18.

Enligt tidigare motivering bör sista stycket i denna paragraf utgå. På grund av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte i huvudsak antaga nedanstående förslag till sjöarbetstidslag.

1 §.

1 mom. Denna lag — — — utför.

2 mom. Från lagens — — — norrsjöfart;

Intendent eller chefssteward ombord å passagerare i norrsjö- eller vidsträcktare fart;

läkare — — — nämligen:

a) kronan — — — förordnat,

b) fiske- eller fångstfartyg — — — eller fångst,

c) isbrytar- — — — användes,

d) lustfartyg,

- e) skolfartyg — — — passagerare,
 f) segelfartyg utan hjälpmaskin samt annat fartyg vars bruttodräktighet icke överstiger 25 registerton och som nyttjas i inskränkta fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.
 3 mom. När synnerliga — — — denna lag.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med — — — resan skolat omfatta.

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 minst en timma.

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

I detta — — — gång (fjärrtrafik).

Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänsten vara indelad i sjövakter, dock med undantag för ekonomipersonal och dagmän.

4 §.

Ordinarie arbetstid — — — 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.

I fall som i punkt a) — — — såsom ordinarie arbete.

5 §.

Ordinarie — — — klockan 20.

6 §.

Ordinarie — — — fastställd arbetsplan.

7 §.

Ordinarie — — — arbetstiden till sjöss.

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, samt arbeten som ha direkt samband med ankomsten respektive avgången, 2) arbete för ilandförande och ombordtagande av passagerares handbagage och post i mindre omfattning, 3) lättare rengöring där sådan kan anse ingå i sjömannens åligganden, 4) för besättningens förplägnad erforderligt arbete.

Beträffande — — — lända till efterrättelse.

8 §.

Ordinarie arbetstid — — — varom nyss nämnts.

3 KAP.

Ordinarie — — — närtrafik.

9 §.

Nyttjas — — — dygn i följd,

dock att sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarefartyg icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än 9 timmar per dygn eller högst 54 timmar per vecka.

4 KAP.

Säkerhetstjänst — — — övertidsarbete.

10 §.

Utöver — — — särskild ersättning.

11 §.

Utöver — — — skeppstjänst (övertidsarbete).

12 §.

Till övertidsarbete — — — förrätta arbete.

13 §.

1 mom. Ersättning — — — fritid.

2 mom. Övertidsersättning — — — hel halvtimme.

3 mom. Vid övertidsarbetets — — — helgfria dygn.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

14 §.

Innehåller — — — därutinnan.

15 §.

För varje — — — än nordsjöfart.

16 §.

Befälhavare — — — å fartyget.

17 §.

Tillsyn — — — av Konungen.

18 §.

Befälhavare — — — dagsböter.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen skett med hans vetenskap och vilja.

	19 §.
Bryter — — — dagsböter.	
	20 §.
Har befälhavare — — — ekonomiavdelningen.	
	21 §.
Åsidosätter — — — kronor.	
	22 §.
Allmän — — — sägs.	
	23 §.
Om — — — tillämpning.	
	24 §.
Om — — — tillämpning.	
	25 §.
Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla Handelsflottans Pensionsanstalt.	

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1939.

Vederbörande — — — ombord.

Stockholm den 22 mars 1938.

Carl Lindberg
i Stockholm.