

Nr 205.

Av herr **Lindley**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 364 med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, tillåter jag mig väcka följande motion.

Med full kännedom om de oöverstigliga hinder, som föreligga att på skeppstjänstens område kunna fastställa en för alla fall regelbunden arbetstidsindelning, så synes det dock, som om man i den kungl. propositionen nästan tagit allt för stort intryck av arbetsgivaresidans jeremiader och upptornade svårigheter mot det, vilket man av egoistiska skäl icke vill godtaga.

Att införa en strikt åttatimmarsdag å fartyg till sjöss låter sig icke göra, då segelintagning och andra med fartygets navigering sammanfallande göromål kunna medföra alla mans deltagande under avsevärd tid, med förlust av därtill berättigad sömn och vila. Många gånger händer det dock att besättningens fritid i onödan utnyttjas och därför vore obligatorisk övertidsbetalning för mist fritid en behöflig skyddsåtgärd, men då icke ens arbetarerepresentanterna bland skeppstjänstekommitterade gjort något sådant yrkande, vill undertecknad icke häri nu framställa förslag.

Den tidpunkten torde emellertid icke vara så värst långt avlägsen, då man även för sjöfolkets vidkommande uppställer bestämda krav på samma förkortning i arbetstiden under normala förhållanden till sjöss som för arbetarne i land och att även däckbesättningen måtte indelas i trevakt-systemet. Betydelsen ur säkerhetssynpunkt för ett sådant stadgande låter sig icke förringas, ty med den nu rådande vaktindelingen, med korta sönderbrutna vilotider, föreligger alltid fara för att utkiksmannen icke alltid är tillräckligt vaken och uppmärksam för att i tid varsko om mötande

fartyg och andra faror. Då största hindret för en sådan vaktindelning ligger i bostadsfrågans lösning, synes det mig som om ett uttalande i denna riktning allaredan nu borde göras för att giva rederierna den erforderliga förberedelsetid, som är nödvändig för att inrätta sina skansar och logement på ett för ändamålet lämpligt sätt.

Vad arbetstiden, då fartyget ligger i hamn, beträffar, synes det dock som om inga oöverstigliga hinder kunna föreligga att även för sjöfolkets del fastställa en maximalarbetsdag å åtta timmar, synnerligast om man tar hänsyn till den av Kungl. Maj:t föreslagna längden på övertidsarbete, vilken även då synes oss alltför lång, enär den uppgår till 18 timmar pr vecka eller nära nog till samma längd som i en annan kungl. proposition föreslås för industriarbetare under en hel månad samt där ytterligare begränsad till högst 150 timmar pr år, under det att den här föreslagna arbetstiden för sjöfolk kan komma att uppgå — under förutsättning att beviljad övertid uttages — till minst 69 timmar pr vecka, söndagstjänstgöring oberäknad, under hela året.

Beträffande de olika paragraferna i den kungl. propositionen, anser undertecknad behöfligt att göra följande påpekanden:

5 §. Med uttrycket dagman i denna paragraf synes man nästan uteslutande ha tänkt på å fartygen anställda båtsmän och timmermän, av vilka endast den förstnämnda kan anses stå i någon sorts underbefälsställning samt ledare av arbetet. Undertecknad kan emellertid icke inse nödvändigheten av att tilldela dessa personer någon längre tjänstgöringsskyldighet än övriga å fartyget anställda. Dessutom skulle ett dylikt undantag oberättigat premiera till en arbetstidsförlängning för manskapet vid de fall, då å fartyg i längre och aflägsnare oceanfart, en del av besättningen uteslutes från vakthållning för att i dess ställe bilda dag-gång för utförande av varjehanda förekommande arbeten. Som given följd härav måste även tredje stycket i 8 § ändras från sextiotre till femtiosex timmar i veckan.

10 §. I anslutning till vad som förut yttrats angående det berättigade i att sjöfolket i hamn tilldelas samma inskränkta ordinarie arbetstid som arbetare i land och då det för sjöfolkets del icke låter sig göra att fastställa obligatorisk lördagseftermiddagsledighet, måste som konsekvens härav arbetstiden sättas till åtta timmar pr dag. Den i samma paragraf föreslagna arbetstiden för köks- och serveringspersonalen synes undertecknad vara alltför lång. Beklagligtvis föreligger ingen nöjaktig utredning över

möjliga åtgärder, t. ex. genom under dagens lopp fastställda viloraster, varigenom denna arbetstid kunde väsentligen nedbringas. Undertecknad vill därför icke göra något yrkande.

13 och 14 §§. Undertecknad har på annat ställe förut berört det mycket svävande begreppet arbete för »fartygets säkerhet», och huru man till manskapets frivakter och fritid kan förlägga en massa sådant arbete som annars skulle ha utförts under ordinarie arbetstid, såsom segelskiftnings, segelintagning och segeltillsättning, sträckning av fall och brassar, djupvattenslodningar, länspumpningar, extra åtgärder för lastens säkerhet, förtöjningsförstärkningar samt »deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda». Vidhållande det orättvist betungande i att utan extra ersättning få utnyttja manskapets fritid till sjöss för dylika mer eller mindre nödvändiga arbeten, föreligger intet skäl att även vidhålla denna princip då fartyget ligger i hamn, varför undertecknad måste påyrka, att i 13 § mom. a), c) och d) måtte tillfåkas orden: »till sjöss»!

I 14 § finnes härtill ett tillägg om lastens säkerhet och om skyldighet att utan extra ersättning utföra arbete, som blivit påbjudet av myndighet i hamn. Vad lastens säkerhet beträffar så synes det, som om denna fråga i stort sett vore sammanhängande med fartygets säkerhet och därför borde inflikas i 13 § mom. a), under det att senare delen av 14 § helt måtte utgå, enär dess tillämpning ovillkorligen kommer att innebära, det alla sedvanliga förhållningar och förflyttningar inom hamnområdet eller distriktet även i fortsättningen komma att utföras å manskapets fritid och utan någon som helst extra ersättning.

15 §. I första mom. göres ett lofvärt försök att begränsa den många gånger oskäligt långa arbetstid, som ofta nog förekommer vid fartygs ankomst- och avgångsdagar. Det hade dock varit bättre, om denna paragraf hade fått en mera fylligare utformning och närmare precisering, vilket icke är undertecknad möjligt att åstadkomma på den korta tid, som återstår av motionstiden efter det att den kungl. propositionen blivit tillgänglig i tryck. För det första behöva i allmänhet icke fartyg i Östersjötrade en så pass lång förberedelsestid, innan de anlöpa hamn, som är behöfelig för fartyg anlöpande engelska hamnar, men även där kunna dessa förhållanden nöjaktigt regleras genom att bereda besättningen motsvarande fritid efter ankomsten eller före avsegling. Vad som emellertid mest saknas i denna paragraf är stadgande om, huru denna tid skall beräknas. Skall den t. ex. vid ingående i hamn beräknas från den tid varje särskild

besättningsman blivit utkallad till tjänstgöring och till arbetets avslutande eller skall en allmän genomsnittsberekening verkställas från den tid sjövakterna brutits, tills arbetet avslutats för dagen och vice versa vid sjögående, från den tid arbetet påbörjades, tills sjövakter blivit satta eller med hänsynstagande till den tid, som vissa besättningsmän ytterligare måste utsträcka sin tjänstgöringstid för vaktens uppehållande?

Däremot måste undertecknad framställa yrkande på, att orden i 15 § 2 mom. 4 stycket: »så framt icke övertidsarbete erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas», måtte utgå. Ett dylikt tilläggsstadgande är omöjligt att godtaga, ty detta skulle alltid kunna åberopas för övertidsarbetets utsträckning och borttager alla gjorda begränsningar.

Likasa måste undertecknad vid detta stadium yrka på att de i samma § mom. 4 föreskrivna aderton timmarne måtte nedsättas till tolv.

Med stöd av vad som i det föregående anförts, får jag hemställa,

att riksdagen ville för sin del besluta,
dels att till Kungl. Maj:t avlåta en skrivelse med
begäran om utredning och förslag till införande av tre-
vaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som
genom verkställd utredning kan befinnas lämpligt och
dels att förslaget till lag angående arbetstiden å
svenska fartyg erhåller följande ändrade lydelse:

5 §.

Sjöman å fartyg ej användas till
skeppstjänst mera än åtta timmar

8 §.

Befinner sig arbetstiden gällat
att sjöman följande dygn; sam:
att annan användas mera än femtiosex
timmar i veckan.

10 §.

Därest fartygs arbetstid gälla:
att sjöman användas till skeppstjänst
mera än åtta timmar

13 §.

Utan hinder då fråga är om :
a) skeppstjänst som med hänsyn till fartygets och lastens säkerhet till
sjöss måste utföras.....
c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsred-
skap till sjöss, som,.....
d) askhivning till sjöss.

14 §.

Att andra stycket i 14 § måtte utgå samt

15 §.

1 mom. Å fartyg, med mera än fyra timmar
överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig till övertidsarbete
å söckendag, med mera än fyra tim-
mar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugo-
sex timmar; samt

å helgdag, därest skulle överstiga åtta
timmar.

Till övertidsarbete må sjöman ej användas å
helgdag eller oftare än varannan dag.

3 mom. Å annat fartyg under två på varandra
följande dygn överstiga tjugosex timmar.

4 mom. Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än tolv
timmar i veckan.

Stockholm den 2 april 1919.

Charles Lindley.
