

Nr 3.

Av herr **Corneliusson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 6, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

I det vid innevarande urtima riksdag framlagda lagförslaget om arbetstiden å svenska fartyg (Kungl. Maj:ts proposition nr 6), ha vissa jämkningar företagits uti de bestämmelser, som i samma ärende förelades riksdagen genom en den 21 mars 1919 dagtecknad proposition (nr 364). Sålunda har bland annat från lagens tillämpning undantagits personer, vilka äro anställda å »segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överskrider 75 ton». Denna jämkning har tillkommit med anledning av vad 2:a särskilda utskottet föreslog vid propositionens tidigare behandling. Otvivelaktigt erbjuder det sålunda gjorda undantaget från lagens tillämpning en betydande lättnad för den mindre segelflottan, och bör väl Kungl. Maj:ts ändrade uppfattning i denna sak kunna tolkas som ett bevis för att man fått ögonen öppna för de synnerligen avsevärda olägenheter, ja rent av hotade existensmöjligheter, som skulle drabbat den mindre segelflottan, ifall de först framlagda rigorösa bestämmelserna erhållit gällande kraft.

Emellertid må det sägas, att det tillmötesgående, som sålunda visats, visserligen till arten men ingalunda till räckvidden är tillfredsställande. Den tongräns, 75 br.-ton, som 2:a särskilda utskottet stannade vid, är alldeles för låg för att bereda den mindre segelflottan i gemen den förman, som ligger däruti, att densamma undantages från tillämpningen av en eventuell lag om arbetstiden å svenska fartyg. 75-tonsgrensens skär alldeles godtyckligt igenom den mindre segelflottan och kan sålunda icke anses såsom en lämplig gräns, vilket även framhölls vid ärendets behandling vid förra riksdagen. En kortfattad statistik, hämtad från kommerskollegiets senaste redogörelse för den svenska handelsflottan är tillräcklig för att visa detta. Vid 1917 års början utgjorde antalet segelfartyg

Bihang till urtima riksdagens protokoll 1919. 4 saml. 2 häft. (Nr 3—4.) 1

(med eller utan hjälpmaskin) här i riket 1,378, då alla dylika fartyg över 20 br.-ton inräknas. Av nämnda 1,378 fartyg voro ej mindre än 1,243, representerande ett sammanlagt tontal av 89,059 br.-ton, under 200 br.-ton. Medelstorleken av dessa fartyg utgjorde sålunda något över 70 br.-ton. För den bohuslänska landsbygden, där, i samband med storsjöfisket, handelsfart med mindre segelfartyg har stor utbredning, visar statistiken 361 segelfartyg (med eller utan hjälpmaskin) av sammanlagt 24,225 br.-ton; medeldräktigheten här är alltså något under 70 br.-ton. Det må samtidigt påpekas, att medelstorleken av fartygen, särskilt sådana med hjälpmaskin, har en tendens att växa. Av nu anförda siffror framgår ju tydligt och klart, att om man överhuvud vill befria den mindre segelflottan från att komma under en eventuell lag om arbetstid å svenska fartyg — och önskan att slippa från denna lag är bland yrkesutövarna å dessa fartyg lika ivrig som enhällig — så bör en högre gräns än den i propositionen upptagna 75-tonsgränsen sättas.

Arbetsförhållandena ombord å segelfartygen, speciellt de här omhandlade, äro, som var och en i segelfarten invigd känner till, ganska mycket olikartade de som förekomma å handelsfartyg i allmänhet. Detta gäller såväl själva skeppstjänsten, vilken både till sjöss och i hamn är av oregelbunden art och icke utan betydande svårighet och olägenhet kan inpassas i de stereotypa former, som en arbetstidslag, den må för övrigt vara aldrig så väl avvägd, måste skapa. Det gäller även med avseende på de i segelfarten sysselsatta, där i en mängd, ja antagligen i de allra flesta fallen, ingen sådan skarpt uppdragen gräns mellan arbetsgivare och arbetstagare, som gör sig gällande med större handelsfartyg, förefinnes. De ombord anställda äro ofta sina egna arbetsgivare. Under sådana förhållanden lär föga stå att vinna genom en arbetstidslag med dess detaljbestämmelser om arbetstidens längd, övertid och övertidersättning m. m. Men väl komma hela arbets- och betalningsformerna att tillkränglas, missnöje och misstroende att skapas, och överhuvud näringens utövare att tryckas av bestämmelser till förfång för deras verksamhet.

Det må även framhållas, att den segelfart som här avses oftast bedrives i utsträckt kustfart och Östersjöfart. Genom bestämmelsen i § 3 i lagförslaget, nämligen att skeppstjänsten skall vara indelad i skift, ifall fartyget befinner sig å resa som under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars gång, komma de mindre segelfartygen ifråga om skeppstjänstbestämmelserna i samma kategori som de större sjögående fartygen. De lindringar och möjligheter till jämkningar i arbetstiden, som medgivits genom § 8 i lagförslaget, kunna sålunda knappast komma de utomskärs gående segelfartygen till godo.

Det har icke förnummits, att man inom de sjöfartsnationer, som äro den mindre svenska segelflottans svåraste konkurrenter, nämligen Danmark, Holland, Finland och Tyskland, är betänkt på att införa arbetstidsbestämmelser för den mindre segelflottan. En svensk lagstiftning på förevarande område är alltså även på den grund både omotiverad och ovälkommen.

Åtskilligt skulle kunna vara att tillägga angående lagförslaget i sin helhet. Emellertid vill jag här begränsa mig till att få den i förslagets 1 § 2 mom. e) omförmälda tongränsen för segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, höjd. Och föreslås alltså, att första delen av 1 § 2 mom. e) av Kungl. Maj:ts proposition nr 6 med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg må erhålla följande lydelse:

Segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 150 ton, — — —

Stockholm den 8 augusti 1919.

B. Cornéliusson.
