

## Nr 4.-

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

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 6, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, vill undertecknad härmed väcka följande motion.

Med erkännande för den betydelsefulla förbättring i Kungl. Maj:ts förslag till innevarande urtima riksdag, som ligger i förändringen från 8<sup>1/2</sup> till 8 timmar per dag vid arbete i hamn, vidlåder dock förslaget stora brister, vilka icke kunna förbigås utan allvarligt försök till rättelse.

Någon mera betydelsefull och genomgripande reform föreligger icke. Den största betänkligheten gentemot föreliggande förslag är att det icke utgör någon fullständig lösning av ifrågavarande problem, utan i huvudsak endast lagfäster allaredan bestående och tillämpade principer.

Arbetstiden till sjöss, som bör vara lagens mest viktiga moment, har icke fått någon bestående lösning ens för de närmaste åren. Däcksfolket skall fortfarande nödgas tjänstgöra till sjöss under minst 12 timmar per dygn eller 84 timmar per vecka och i många fall betydligt däröver. Även med erkännande åt att denna fråga är svårare att ordna än övriga stadganden, borde dock en utfästelse ha gjorts att fortast möjligt upptaga denna del av arbetstidsregleringen till en tillfredsställande lösning. Motionären nödgas därför framställa särskilt yrkande på att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om snar och allsidig utredning, i syfte att införa trevaktssystemet även för däcksbesättningen å svenska fartyg.

För eldare å ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundrafemtio indikerade hästkraf-

ter, föreslås lagfästade av allaredan nu i stor utsträckning tillämpade 8-timmarsskiften, och likaledes påyrkas samma bestämmelser för eldare i inskränkta fart å fartyg, vars maskinstyrka uppgår till minst sexhundra indikerade hästkrafter.

Det är svårt att fatta de logiska skälen för dylika beräkningsgrunder. En eldarens arbete å ett ångfartyg med tvåhundra femtio indikerade hästkrafter i inskränkta fart måste givetvis vara lika ansträngande som om ifrågasvarande arbete utföres å ett ångfartyg i ocean- eller nordsjöfart, varför jag anser mig nödsakad att påyrka samma hästkraftsbegränsning även för fartyg i inskränkta fart och att den blifvande utredningen jämväl måtte omfatta 8 timmars skiftindelning även för eldare å fartyg med mindre maskinstyrka än vad ovan påyrkats.

Vad vidare angår de olika punkterna måste undertecknad påyrka, att bestämmelsen i 1 §, 2 mom. e) måtte utgå, såsom varande ett orättvist undantag mot dem, som å dessa fartyg i underordnad ställning hava anställning. Den ringa begränsning i arbetstiden som lagförslaget innebär bör väl vara tillämpbar på vilka farkoster som helst och kommer helt sannolikt att så bliva i praktiken. Det vittnar under dessa förhållanden ingalunda förmånligt om lagstiftarnes goda vilja, att de utan några mera bärande skäl ställa en del arbetare, som kanske mer än andra behöva skydd, utanför lagens ramar.

Beträffande 4 § ha däri omhandlade förhållanden allaredan påtalats.

Någon anledning att, såsom i 5 § föreslås, särskilt premiera systemet »dagmän», genom att göra det möjligt att utnyttja denna arbetskraft under längre tid per dag till sjöss än vad medgives vid arbete i hamn, torde icke föreligga. Vidtages denna åtgärd å mindre fartyg, med fåtaligare besättning, så innebär åtgärden ett betydelsefullt försvagande av sjösäkerheten och borde därför icke röna någon särskild uppmuntran.

Liksom vid årets lagtima riksdag, måste jag även nu i 8 § yrka på att den sammanlagda ordinarie arbetstiden å fartyg, där besättningen icke är indelad i vakter, måtte fastställas till högst 56 timmar per vecka. Lägges härtill den av mig föreslagna övertiden, torde allaredan här uppstå en så pass lång arbetstid, att stora svårigheter skola göra sig gällande vid anskaffning av personal, villig att acceptera en så oskäligen arbetstid. Av Kungl. Maj:t föreslaget stadgande om 63 timmars ordinarie arbetstid per vecka blir därför utan betydelse eller nytta, men väl ledande till förargelse och tvister.

Den till föreliggande proposition i 10 § tillfogade bestämmelsen om

rätt till uttagande af manskap för vaktjänst i hamn utgör för sjöfolkets vidkommande ett mycket otillfredsställande moment, då motsvarande fritid med nödvändig sömn svårigen kan beredas under dagens lopp med dess synnerligen störande arbetsprocess. Bästa lösningen vore ju ett mera generellt tillämpande av nu i stor utsträckning praktiserat system med anskaffning af vaktmän från land, men då fall kunna inträffa, där sådan utväg ej kan anlitas, har jag i detta sammanhang icke vågat mig på att här söka föreskriva, huru vid denna vakttjänstgöring bör förfaras.

Kungl. Maj:t har i föreliggande proposition, § 13, upptagit den av utskottets majoritet vid årets lagtima riksdag antagna formuleringen i mom. a), vilken undertecknad anser vara otillfredsställande samt onödigt skarpt markerande skyldigheter att utanför fastställd arbetstid och utan extra ersättning utföra allt slags arbete, som kan sättas i samband med fartygets navigering eller manövrering.

Då detta stadgande vid många tillfällen i tillämpningen kommer att innebära ett orättvist utnyttjande av sjöfolkets vilotid, har undertecknad nödgats föreslå en omformulering av ifrågavarande bestämmelser.

Skyldigheten att enligt 14 § (sista stycket) utan övertidsersättning utföra arbete (förhållningar), som blivit påbjudet av myndighet i hamn, är ett stadgande som i sin tillämpning kommer att innebära en stor orättvisa. Dylika order från myndighet i hamn pläga allmänt, såvitt möjligt, sparas till efter arbetstidens slut, vilket innebär en avsevärd utökning å arbetstiden och dessutom ett berövande av den ersättning, som härför skäligen borde utgå. Den senare delen av paragrafen bör därför uteslutas.

Bestämmelserna i 15 § äro synnerligen liberalt tilltagna till redareintressenters favör. Rätten att uttaga upp till sex timmars övertid kan i många fall innebära 18 timmars sammanhängande arbetstid, vilken med fullt fog måste betecknas såsom oskäligen. Visserligen innehåller paragrafen en liten skyddsbestämmelse, om att övertid för lossning och lastning ej får förekomma oftare än varannan dag, men detta medgivande återtages omedelbart genom den tillfogade satsen: »så framt icke övertidsarbete erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas». Då dylikt påstående om avsevärd fördröjning alltid kan framföras utan möjlighet till motbevis, så innebär ju detta undantagsstadgande, att övertidsarbete i samband med lossning och lastning vid behov kan fortgå varje kväll efter ordinarie arbetstids slut. Den föreslagna sammanlagda övertiden av 18 timmar per vecka måste även skärskådas i detta sammanhang och bör därför utan vidare svårigheter kunna reduceras till högst 12 timmar per vecka.

På grund av vad som ovan blivit anfört får undertecknad därför hemställa, att riksdagen måtte besluta vidtaga följande ändringar i föreliggande lagförslag:

att e) i 1 § 2 mom. måtte utgå;

att 4 § gives följande lydelse:

Beträffande sjöman — — — — vakter, gäller  
att arbetstiden — — — — tjugufyra timmar;

att, i fall antalet styrmän — — — — sexton  
timmar;

att arbetstiden för eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundrafemtio indikerade hästkrafter, icke må, ifall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar; samt

att å helgdag — — — — avsedd personal.

att 5 § gives följande ändrade lydelse:

Sjöman å fartyg — — — — ej användas till  
skeppstjänst mera än åtta timmar och å helgdag — —  
— — sjömannens åligganden.

Arbetstiden — — — — kl. 9 f. m.

i 8 § företages följande ändring:

Befinner sig — — — — arbetstiden gälla  
att sjöman — — — — följande dygn; samt  
att annan — — — — användes mera än femtio-  
sex timmar i veckan.

att 13 § gives följande ändrade lydelse:

Utan hinder — — — — då frågan är om:

a) skeppstjänst till sjöss, som med hänsyn till säkerheten för fartyg, liv eller gods nödvändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;

att 14 § gifves följande lydelse:

Sjöman vare pliktig — — — — skeppstjänst  
(*övertidsarbete*).

Beträffande sådant övertidsarbete gälla de i 15 § angivna begränsningar.

att 15 § gives följande ändrade lydelse:

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

2 mom. Befinner sig — — — — till övertidsarbete å söckendag, därest tiden — — — — med mera än fyra timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugusex timmar; samt å helgdag, därest — — — — timmar.

Till övertidsarbete för annan lastning eller lossning än sådan, som avser passagerares effekter eller post eller gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag.

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

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

samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om snar och allsidig utredning i fråga om trevaktssystemets allmänna införande å svenska fartyg.

Stockholm den 14 augusti 1919.

*Charles Lindley.*