

## Nr 118.

Av Herr **Lindman m. fl.** om upphävande eller suspension av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.

Lagen om arbetstiden å svenska fartyg, vilken trädde i kraft den 1 januari 1920 och är avsedd att gälla till och med den 31 december 1923, blev under fjolårets riksdag föremål för motion av ett antal ledamöter från riksdagens andra kammare. I denna motion, nr 125, yrkades, att den ifrågavarande lagen omedelbart måtte upphöra att gälla eller åtminstone tillämpningen därav inställas tillsvidare. De skäl, som då anfördes för detta yrkande, behöva här icke ånyo upprepas, utan åtnöja vi oss att hänvisa till motionen ifråga.

Det utskott, som behandlade motionen, hemställde om avslag på densamma, vilket även blev riksdagens beslut.

Skälen för utskottets avstyrkande, vilka till huvudsak hämtats från socialstyrelsens utlåtande i ärendet, voro dels att den ifrågavarande lagen så nyss trätt i kraft, att man icke hade tillräcklig erfarenhet att bygga på för vidtagande av åtgärder i motionens syfte, dels att frågan om sjöfolkets arbetstid var föremål för internationellt socialpolitiskt samarbete, vars närmare utformning skulle äga rum å en konferens i Genua under påföljande sommar, varför utskottet ansåg det vara tillrådligt att avvakta resultatet av denna konferens innan frågan om modifikationer i den svenska lagen eller dess upphävande eller suspenderande toges under omprövning. Socialstyrelsen uttalar därjämte, att lagen om arbetstid å fartyg är avfattad med stor försiktighet och att det dessutom finnes en generell möjlighet till undantag, som även i avsevärd utsträckning kommit till användning.

Resultatet blev som sagt att, i motsats till vad fallet var med framställningarna om upphävande, suspension eller ändring av den all-

männa lagen om arbetstidens begränsning, vilka framställningar som be-  
kant ledde till en riksdagsskrivelse — konfirmerad uti trontalet till inne-  
varande års riksdag — innehållande en begäran om ändringar och jäm-  
ningar i sistnämnda lag, yrkandet av motionärerna rörande lagen om  
arbetstiden å svenska fartyg icke ledde till någon riksdagens åtgärd.

Vad nu först angår utskottets huvudskäl för avslag å fjolårets  
motion, nämligen dess hänvisande till den förestående konferensen i Genua,  
varest bestämmelserna om sjöfolkets arbetstid närmare skulle utformas,  
blev resultatet av denna konferens, i vad angick arbetstidens längd,  
nätt upp intet. Olika yrkanden framställdes vid konferensen. Några,  
härstammande från vissa sjöfolksorganisationer, gingo åtskilligt längre än  
våra svenska lagbestämmelser. Å andra sidan framkommo resolutioner,  
däri man förklarade sig endast kunna diskutera ett förslag, utarbetat på  
basis av den norska arbetstidslagen å fartyg. Något definitivt beslut  
rörande arbetstiden fattades ej, på grund av att det vid slutvoteringen  
framlagda förslaget icke förmådde samla erforderlig majoritet. Det torde  
främst ha varit Englands hållning, nämligen motståndet från represen-  
tanterna för denna världens förnämsta sjöfartsidkande nation att reglera  
arbetstiden å fartyg i enlighet med åttatimmarsprincipen, vilket blev av-  
görande för konferensen.

Utvecklingen inom sjöfarten efter Genuakonferensen har ingalunda  
bragt spörsmålet om gemensamma bestämmelser för arbetstiden å fartyg  
närmare sin lösning. Det allmänna tillståndet inom sjöfarten kan för  
närvarande karaktäriseras sålunda: överflöd på tonnage, enormt fallande  
sjöfrakter, en intensiv strävan att göra det egna landets tonnage i möj-  
ligaste mån konkurrenskraftigt gent emot utlandets. Tydligen är ett så-  
dant tillstånd icke gynnsamt för några internationella överenskommelser  
om arbetstidens reglering, ej heller ägnat att skapa några restriktiva åtgärder  
ifråga om utnyttjande av arbetskraften å ett lands egna transportmedel  
till sjöss, och man finner även i utlandets sjöfartspress allt skarpare  
uttalande emot sådana bestämmelser om arbetstiden m. m. å fartyg,  
vilka äro eller kunna bliva till förfång för landets egen sjöfart. Under  
sådana förhållanden lærer det av utskottet under fjolåret åberopa-  
pade skälet, nämligen att man, innan frågan om modifikationer i den  
svenska lagen eller dess upphävande eller suspenderande toges under  
omprövning, bör avvakta resultatet av en internationell lagstiftning på  
området, icke böra tillmätas någon som helst vikt.

Lagens ogynnsamma verkningar för den svenska handelsflottan voro  
allaredan vid den tidpunkt, då den meromnämnda motionen från fjol-  
året inlämnades, fullt skönjbara, och erfarenheten sedan dess har visat

att vad som då från vår sida yttrades — och vilket för övrigt uttalades allaredan vid lagförslagets första behandling inom riksdagen — om lagens skadliga verkningar för landets sjöfartsnäring, till fullo besannats. Det allmänna intrycket bland sjöfartsnäringsens utövare rörande verkningarna av arbetstidslagarna (den allmänna arbetstidslagen inbegripen i vad rör stuveriarbete) torde kunna sammanfattas sålunda:

Den av arbetstagarne representanter utlovade ökningen av arbetstidsintensiteten vid begränsning av arbetstiden har i stort sett uteblivit. Den större frihet, som beretts arbetstagarne, har snarare skapat en arbetsolust, som tagit sig uttryck i ständigt stegrade pretentioner. Ehuru det även från regeringshåll förklarats att åttatimmarslagen avsåge endast effektivt arbete, hava exempelvis stuveriarbetarne i stor utsträckning velat i arbetstiden inräkna den tid, som åtgår för engagerandet av arbetarne och för dessas förflyttande till och från arbetsplatsen. Lagarna hava för den skull försenat fartygens expedition i hamnarna ävensom hamnarbetet i övrigt. De långa uppehållen i hamnarna hava förhindrat tonnagets fulla utnyttjande. Den större frihet, som beretts arbetstagarne, har i många fall icke utnyttjats på sätt, som avsetts, och vid lagarnas tillkomst framhållits som önskemål och motiv. Lagen om arbetstiden å svenska fartyg har skapat en tendens hos sjöfolket att vilja allt för strängt avgränsa vars och ens arbetsområde ombord. Lagens tekniskt bristfälliga beskaffenhet har föranlett en mängd tvister mellan rederierna och de ombord anställda, vilka ingalunda alltid blivit utjämnade genom de tolkningar av lagen, som tid efter annan utfärdats av vederbörande myndigheter. De i lagen stadgade övertidsersättningarna, vida högre än vad exempelvis den norska lagen om arbetstiden å fartyg innehåller, har haft till resultat dels att ordinärt övertidsarbete blivit orimligt dyrt, dels att en tendens uppstått att till övertidsarbete hänföra sådan skeppstjänst, som rätteligen icke borde räknas som övertidsarbete.

Av vad ovan anförts framgår sålunda, att den vid 1919 års urtima riksdag antagna lagen om arbetstiden å svenska fartyg är till betydande olägenhet för den svenska sjöfartsnäringsen. Väsentliga modifikationer och ändringar i densamma, vilkas närmare beskaffenhet måste bli föremål för sakkunnig undersökning, äro högeligen av behovet påkallade.

På den grund få vi hemställa,

att riksdagen må för sin del besluta, att lagen om arbetstiden å svenska fartyg den 24 oktober 1919

omedelbart måtte upphöra att gälla eller åtminstone tillämpningen därav inställas tillsvidare.

Stockholm den 20 januari 1921.

<i>Arvid Lindman.</i>	<i>P. Nilsson</i> i Bonarp.	<i>David Norman.</i>
<i>Oscar N. Olsson.</i>	<i>Malte Sommelius</i>	<i>C. J. Öberg.</i>
<i>John Erlansson.</i>	<i>Bj. Holmgren.</i>	<i>Cornelius Olsson.</i>
<i>Adolf Wallerius.</i>	<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>Carl Ros.</i>
<i>Pehr Aug. Andersson.</i>	<i>Arthur Gustafsson</i> i Kasenberg.	<i>P. E. Lindström.</i>
<i>David Pettersson.</i>	<i>John Jönsson,</i> Boa.	<i>C. O. Larsson.</i>
<i>Sven Persson,</i> Fritorp.	<i>Fritz Kaijser.</i>	<i>Sven Lübeck.</i>
<i>Alex. Thore.</i>	<i>Dan. Poppius.</i>	<i>Ax. Sundling.</i>
<i>Valfrid Eriksson.</i>	<i>Edvard Lithander.</i>	<i>Richard Hermelin.</i>
<i>Ad. Wiklund.</i>	<i>Wilh. Söderhielm.</i>	<i>F. Block.</i>
<i>Erik Laurén.</i>	<i>Erik Nylander.</i>	<i>Carl Hederstierna.</i>
<i>Nils Broander.</i>	<i>Ludwig Brännström.</i>	<i>B. Corneliusson.</i>
<i>J. Fjellman.</i>	<i>Carl Arv. Andersson.</i>	<i>J. Clemedtson.</i>

---