

Nr 232.

Av herrar **Dahlén** och **Karlsson** i Grängesberg, i anledning av
*Kungl. Maj:ts proposition, nr 63, med förslag till lag an-
gående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919
(nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg.*

När frågan om 8-timmars arbetsdag, brännande sedan årtionden tillbaka, omedelbart efter tyska frontens sammanbrott och uppstående av världsrevolutionens väldiga dyningar fick sin så kallade men i och för sig mycket otillfredsställande lösning, undantogs därvid som bekant vissa arbetaregrupper. Bland dessa grupper, vilka sålunda sattes i en ogynnsam särställning och delvis gjordes rättslösa, befinner sig särskilt sjöfolket och i all synnerhet däckspersonalen. Svenska sjömansunionen har redan i fjol i en väl motiverad, lika sakligt stark som detaljerad utformad skrift, vilken utdelades bland riksdagens medlemmar, fäst riksdagens uppmärksamhet vid sjöfolkets nuvarande svåra läge i sagda avseende. För att ej onödigtvis behöva upprepa redan för riksdagens medlemmar kända förhållanden åtnöja vi oss här med att hänvisa till sagda skrift "Lagen om arbetstid i svenska fartyg". Vi hänvisa vidare till vår allmänna motivering i vår till årets riksdag inlämnade motion rörande revidering av arbetstidslagen. Därutöver bedja vi emellertid få fästa riksdagens uppmärksamhet särskilt vid nedanstående fakta.

Den i oktober 1919 till Washington sammankallade konferensen för lösande av vissa internationella, med fredstraktaten i Versailles sammanhängande spørsmål hade bl. a. att särskilt taga ställning till det gamla proletära kravet på lagstadgad 8-timmars arbetsdag. Därvid träffades verkligen också en del för arbetarna i detta avseende relativt gynnsamma internationella bestämmelser. Man skulle då ha kunnat vänta, att det mer än de flesta andra arbetaregrupper av en oskäligt lång arbetstid hårt betryckta sjöfolket även — ja, i första rummet — skulle ha kommit i den celebra konferensens

ätanke. Så skedde dock icke. Redareintressena lyckades vid tillfället göra sig starkt gällande. Från det hållet framhölls speciellt de egenartade arbetsförhållandena i fartygstjänst, och under trycket av denna argumentering hänsköts saken till en särskild internationell konferens. Även vid denna, vilken hölls i Genua i juni—juli månader 1920, voro arbetsköpareintressena de dominerande. I debatten rörande sjöfolkets arbetstidsfråga rådde mycket delade meningar om fastställande av 48 eller 56 timmars normalarbetsvecka, och med $\frac{1}{3}$ rösts majoritet beslöts att i frågan icke göra något uttalande alls.

Här i Sverige hade emellertid redan dessförinnan sjöfolket tagit sin sak i egen hand och genom utomparlamentarisk aktion lyckats tilltvinga sig en tillfällig framgång. Strejken under sommaren 1919 slutade med seger för sjöfolket. I det med arbetsköparna i juli månad träffade avtalet bestämdes arbetstiden i hamn till 8 timmar under alla omständigheter. Arbetstiden till sjöss reglerades genom uppdelning i bestämda vakter.

Tyvärr omintetgjordes denna seger genom nu gällande arbetstidslag för sjöfolket, vilken endast ett par månader tidigare hunnit antagas av riksdagen. (Lag om arbetstiden å svenska fartyg. Sv. Författningssamling nr 663—666.) Av samma skäl, som från arbetsköparehåll framhölls i Washington, lyckades man även genom denna lag bryta lös sjöfolkets arbetstidsfråga från den allmänna arbetstidsfrågan och sätta sjöfolket i en för detta ogynnsam undantagsställning. Denna markeras särskilt dels genom frånvaron av ett absolut fastslående av, att 8-timmarsdagen skall under alla förhållanden tillämpas å fartyg, dels genom de för sjömännen ytterligt ogynnsamma §§ 12 och 13 i lagen, dels genom tvisteärendens hänskjutande till kommerskollegium.

§ 3 stadgar: "Befinner sig fartyg till sjöss å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång, skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) *på allmänt brukligt sätt.*"

I de följande paragraferna lämnas en mängd detaljföreskrifter, varibland den viktigaste är, att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugofyra timmar. Samma föreskrift gäller, om icke skeppstjänsten å fartyget är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt (§ 8) samt om arbetstid i hamn vid dagar för ankomst och avgång (§ 12). Sistnämnda paragraf kan t. o. m. tolkas så, att 24 timmar kunna uttagas på ett enda dygn, ifall det föregående eller efterföljande dygnet lämnas alldeles fritt.

Dessa bestämmelser fastslå i realiteten 12 timmars normalarbetsdag för tjänstgöring till sjöss och för tjänstgöring i hamn vid alla de tillfällen, då fartyget ligger i hamn endast 2 dygn. Sistnämnda förhållande råder ju vid de flesta kustfartyg och särskilt vid turerna längs alla inhemska trader, medelhavsflotten, passagerarefartygen till England m. fl.

Utöver sagda tjänstgöring är sjöman skyldig lämna upp till 18 timmars övertidsarbete per vecka.

Synnerligen kännbara äro för sjöfolket bestämmelserna i § 13, vilken medgiver rätt att utan något som helst slags åtnjutande av ersättning för sjömännen uttaga av dem ett fullständigt obegränsat antal övertidstimmar för allt sådant arbete, som *tjänar fartygets säkerhet*. Denna paragraf är en typisk s. k. kautschukparagraf. Dess bestämmelser äro så tänjbara, att faktiskt knappast något enda arbete är tänkbart, som ej kan inrangeras därinom. Och paragrafen verkar i så mycket högre grad som en ren klasslag, som även i fall av verklig fara det av besättningen presterade arbetet blir en direkt gåva av denna till respektive sjöförsäkringsbolag.

Av angivna skäl och redan under den förutsättningen, att det i arbetstidsförhållande icke skulle vara möjligt att jämställa sjöfolket med övriga arbetaregrupper, skulle alltså en grundlig revidering av lagen av den 29 oktober 1919 och särskilt av dess §§ 12 och 13 vara en fråga av trängande aktualitet.

Till sjöfolkets ovan angivna och — såsom det synes — synnerligen befogade klagomål över den nu gällande lagen kunna ytterligare följande anföras:

Enligt ovan angivna förordning nr 664/1919 kan Kungl. Maj:t i särskilda fall bevilja undantag från lagens tillämpning. Erfarenheten har visat, att rederierna i mycket stor utsträckning begagnat sig av denna möjlighet att fullständigt omintetgöra de små och relativa rättigheter, som denna för sjöfolkets intressen mycket ogynnsamma lag dock trots allt tillerkänner det. Ansökningarna insändas i alla sådana fall till Kungl. Maj:t genom kommerskollegium, vilket har att efter sakkunniges hörande avgiva utlåtande över besagda dispensansökningar. Man har funnit, att dessa kommerskollegii utlåtanden hittills gått i för arbetsköparna mycket fördelaktig riktning, och i allmänhet visar erfarenheten, att kommerskollegium saknar förutsättningar att förstå och behjätta sjöfolkets levnadsläge och levnadsbehov.

Även i ett annat avseende har enligt sagda förordning åt kommerskollegium givits ett bemyndigande, vid vars handhavande klart framgått dess här påtalade oförmåga. Kollegium skall nämligen lämna råd och anvisningar rörande lagens tolkning. Med eller utan hänskjutande till kommerskollegium kunna visserligen tvistefrågorna även dragas inför allmän domstol, men just genom denna åtgärd har det visat sig synnerligen svårt att få en enhetlig uppfattning av lagens innebörd, och då sådana frågor i allmänhet icke få föras inför Kungl. Maj:t, har det blivit mycket svårt att på någon punkt ernå ett bindande prejudikat. Vid dessa tolkningsfrågors behandling höras icke några sakkunniga. Och med kännedom om, att kommerskolle-

giums närmaste uppgift är att tillvarataga näringsintressena, torde detta icke minst vara orsaken till, att sjöfolket med fullt fog känner sig försatt i en undantagsställning gent emot andra arbetargrupper, vilkas intressen i motsvarande fall kunna bevakas inför ett åtminstone i någon mån sakkunnigt och uteslutande för dylika ärendens behandling tillsatt arbetsråd.

Ett belysande exempel för riktigheten av ovanstående lämnar behandlingen av den inför kommerskollegium dragna tvisten rörande tillämpningen av olika vaktsystem, d. v. s. av innebörden i den ovan kursiverade bestämmelsen i lagens § 3 om "vakter på allmänt brukligt sätt". Från sjöfolkets sida gjordes gällande, att som sådana borde uteslutande betraktas de i allmänhet gängse s. k. 4-, 5- och 6-timmars-vakterna. Arbetsköpare åter ville inom samma begrepp även inränga de på svenska norrlandstraden hittills brukliga s. k. "stationsvakterna", vilka verka mycket ojämt på sjöfolkets tidsindelning och även i andra avseenden äro för detta ofördelaktiga. Kommerskollegium avgjorde frågan på sådant sätt, att stationsvakterna förklarades — i överensstämmelse helt och fullt med arbetsköpareintressena — vara "vakter på allmänt brukligt sätt", och genom denna tolkning blevo massor av sjömän i detta avseende fullständigt rättslösa.

Med en väsentlig inskränkning av alla de i den nuvarande lagen befintliga undantagsbestämmelser torde dock dessa missförhållanden till stor del komma att bli avhjälpta.

Gent emot sjöfolkets mycket berättigade krav på att komma i åtnjutande av en fullt effektiv 8-timmars normalarbetsdag reses från arbetsköparehåll den anmärkningen, att skeppsbesättningens storlek i så fall skulle behöva väsentligen utökas. Denna invändning är i de allra flesta fall rent fiktiv. Den gäller endast i de mycket fåtaliga undantagsfall, då fartyg med mindre än 6 mans besättning befinna sig på längre sjöresor. Redan nu tillämpas i regel på större fartyg, att endast 2 man användas på varje vakt, då ju en större del av besättningen går dagmän. I alla sådana fall föreligger ju alltså redan nu icke den ringaste svårighet att tillämpa ett rationellt 3-skiftsystem och därmed möjliggöra en fullt effektiv 8-timmars normalarbetsdag för sjömännen såväl till sjöss som i hamn.

Till de för sjöfolket missgynnade arbetstidsförhållandena kommer slutligen även § 51 i den nya sjömanslagen av den 15 juni 1922. I denna paragraf göras visserligen några ansatser att i någon mån förbättra sjömannens ställning i här berörda avseende. Men samtidigt inskjutes en hel del tånjbara bestämmelser, vilka giva befälhavaren rätt att under olika förövändningar kvarhålla sjömännen ombord under deras fritid under vistelse i hamn. Om exempelvis arbetstiden i hamn slutar kl. 6 en eftermiddag, men befälhavaren har för avsikt att kl. 9 låta förhala fartyget för ett eller an-

nat ändamål, kan han under hela denna mellantid med stöd av sagda paragraf kvarhålla sjömännen ombord utan någon som helst slags ersättning för sålunda förlorad tid. Och om därefter förhållningen av något skäl skulle ytterligare uppskjutas, kan befälhavaren på nytt även under denna nya mellantid med samma paragrafs stöd hindra sjömännen från att gå i land. Sjömännen anse med rätta, att denna paragraf alltså medför en ytterligare utökning av deras redan förut otillbörligt långa arbetstid, ett förhållande vari dock i detta sammanhang icke går att yrka på någon rättelse.

Med stöd av vad vi sålunda anfört få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att Kungl. Maj:ts framlagda förslag om fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg (prop. nr 63) måtte erhålla sådan lydelse, att sjömännen därigenom tillförsäkras en fullt effektiv 8-timmars arbetsdag.

De omformuleringar av Kungl. Maj:ts förslag, som skulle bli nödvändiga vid ett bifall till vårt här ovan gjorda yrkande, hemställas, att vederbörande utskott måtte vidtaga.

J. P. Dahlén.

Werner Karlsson
i Grängesberg.
