

Nr 335.

Av herr **Löfgren**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag.

Det förslag till *sjöarbetstidslag*, som Kungl. Maj:t uti proposition nr 240 förelagt denna riksdag till antagande, har inom lagrådet mötts med vissa betänkligheter. Sålunda har lagrådet framhållit, att då internationella förhandlingar upptagits för vinnande av likformighet inom ett visst rättsområde, det i allmänhet ur många synpunkter är önskvärt att resultatet därav avvaktas, innan ändringar vidtagas i den nationella lagstiftningen i ämnet. Detta gäller uppenbarligen i allra högsta grad inom sådant område som sjöfartens, där den internationella karaktären är särskilt framträdande.

Under nämnda omständigheter och nuvarande osäkra förhållanden kunde det därför synas tillrädligt att icke övergå från en provisorisk till en definitiv lösning av hithörande spörsmål. Men å andra sidan kan det icke förnekas vara av värde för vår sjöfart i dess helhet, att bestämmelser av en mera bestående natur antagas utan alltför stort dröjsmål, detta särskilt på den grund att utfallet av pågående internationella förhandlingar alltid är ovisst.

Det synes emellertid vara av synnerlig vikt att all varsamhet iakttages vid varje revision av den svenska sjöarbetstidslagen. Lagrådet har härutinnan jämväl framhållit, att genomförandet av en förändring synes böra anstå, så snart tvekan kan råda om dess lämplighet. I sådant avseende har det syntts lagrådet av den utredning, som kommerskollegium och socialstyrelsen verkställt, samt av vad i ärendet i övrigt förekommit (se Statens offentliga utredningar 1924:8) framgå, att avgörande betänkligheter möta mot att i den utsträckning, som i 4, 5, 7 och 9 §§ av Kungl. Maj:ts lagförslag föreslås, för den svenska handelsflottan påbjuda obligatorisk tillämpning av 8-timmarsdagen, så länge motsvarande inskränkning icke tillämpas å andra nationers fartyg. Lagrådet har därför förklarat sig icke kunna tillstyrka att i nyssnämnda hänseenden längre gående begränsningar av arbetstiden föreskrivas än som förordats i det av ämbetsverken utarbetade förslaget.

För egen del har jag vid studium av Kungl. Maj:ts proposition samt kommerskollegii och socialstyrelsens ovannämnda betänkande funnit den mening, som kommit till uttryck från lagrådets sida, vara synnerligen välgrundad. Medan å ena sidan goda skäl tala för genomförande i samband med en definitiv kodifiering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen av sådana ändringar, vilkas lämplighet befunnits obestridlig, så kan det å andra sidan näppeligen vara tillrädligt att under nu rådande förhållanden för de svenska fartygen föreskriva en väsentligt strängare arbetstidsreglering än den som gäller för flertalet av de viktigare utländska handelsflottorna.

Jag finner mig för den skull böra framställa förslag om ändring av Kungl.

Maj:ts förslag i enlighet med lagrådets ovan omförmälda anvisningar. Dessa avse reglering i överensstämmelse med ämbetsverkens förslag av ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad personal (4 §) samt för dagmän (5 §) ävensom ordinarie arbetstid för all personal vid fartygens ankomst till och avgång från hamn (7 och 9 §§).

Jag finner mig emellertid böra gå ett steg längre. Nyssberörda bestämmelser i Kungl. Maj:ts förslag avse ett genomförande i viss utsträckning på förhand av de regler, som innehållas i det ännu icke slutbehandlade förslaget till internationell konvention i ämnet. Därjämte innehåller Kungl. Maj:ts förslag emellertid ett par stadganden, som i verkligheten gå ej oväsentligt längre än konventionsförslaget. Jag åsyftar härvid bestämmelserna i 6 § rörande kökspersonalens ordinarie arbetstid till sjöss och i 12 § rörande formen för ersättning för övertidsarbete. I båda dessa hänseenden synas mig ämbetsverkens förslag, som överensstämmer med konventionsutkastet, böra ligga till grund för en reglering.

I fråga om kökspersonalens arbetstid innehåller konventionsutkastet, sådant detsamma återgivits i propositionen, inga direkta föreskrifter utan allenast anvisningar om de nationella föreskrifter, som förutsättas skola utfärdas; dessa skola säkerställa en vilotid av minst 12 timmar om dygnet, varav åtta i följd. En sådan effekt uppnås emellertid uppenbarligen just genom de föreskrifter, som innehållas i den nuvarande lagens 6 §, vilken enligt ämbetsverkens slutliga förslag skulle bibehållas i väsentligen oförändrat skick med en maximiarbetstid av 12 timmar, förlagda mellan kl. 5 och kl. 20, medan Kungl. Maj:ts förslag avser en begränsning till 10 timmar. Det synes mig icke kunna vara lämpligt att i en så väsentlig punkt gå längre än en blivande internationell konvention kan antagas komma att göra.

Den andra punkt, i vilken Kungl. Maj:ts förslag innebär ett iögonfallande avsteg från konventionsutkastet, gäller ersättning för övertidsarbete. Medan konventionsutkastet liksom även ämbetsverkens förslag upptager fritidskompensation såsom den primära formen för övertidsersättning, innehåller Kungl. Maj:ts förslag endast betalning såsom laga form för sådan ersättning. Den förra ersättningsformen synes emellertid stå i bästa överensstämmelse med grunderna för denna lagstiftning, och ämbetsverkens argumentering beträffande fritidskompensationen såsom det mest effektiva medlet att uppnå det egentliga syftet med bestämmelserna om begränsning av och ersättning för övertidsarbetet, nämligen att hindra ett för sjömännens hälsa skadligt övermått av arbete under längre sammanhängande tid, synes fullt logiskt bindande. Föredragande departementementschefen har icke heller förebragt något som helst skäl för sitt frångående av förslaget.

Med hänsyn ej minst till konventionsutkastets innehåll i detta avseende synes mig ämbetsverkens förslag om fritidskompensationens införande såsom laga ersättningsform böra upptagas, vilket föranleder ändringar i 12—14 och 16 §§.

På ovan anförda skäl finner jag Kungl. Maj:ts förslag böra i nedan angivna delar ändras på följande sätt:

§ 4.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, utgör sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) åtta — — — tre;

b) åtta — — — tre;

c) åtta timmar för motorman, i fall såväl det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister som ock antalet motormän ombord uppgår till minst tre, skolande vad nu sagts angående motorman äga motsvarande tillämpning i fråga om smörjare;

d) åtta timmar för eldare, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet eldare uppgår till minst tre, skolande vad nu sagts angående eldare äga motsvarande tillämpning i fråga om kollämpare; samt

e) åtta — — — hästkrafter.

I — — — göromål.

Å — — — kökspersonal.

Utöver — — — arbete.

§ 5.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör för dygn räknat högst nio timmar; å helgdag — — — timme.

Ordinarie — — — 9.

§ 6.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen utgör för dygn räknat högst tolv timmar; å helgdag — — — rengöring.

Ordinarie — — — 20.

§ 7.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till hamn utgör för dygn räknat högst tolv timmar, dock att

— — — sägs.

Äger — — — sjöss.

§ 9.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets avgång från hamn utgör för dygn räknat högst tolv timmar, dock att

— — — kökspersonal.

Äger — — — sjöss.

§ 12.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må, mot ersättning i fritid eller penningar, åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförd skippstjänst (övertidsarbete).

§ 13.

Till övertidsarbete mot ersättning i penningar må sjöman användas högst tjugofyra timmar i veckan, dock att övertidsarbetet sammanlagt icke må överstiga sjuttiotvå timmar under loppet av fyra veckor i följd.

Från — — — arbete.

§ 14.

1 mom. Övertidsersättning — — — ersättning.

Här — — — halvtimme.

2 mom. Vid övertidsarbetets ersättande med fritid skall iakttagas:

- a) att fritiden ej må omfatta kortare tidrymd än övertidsarbetet;
- b) att fritiden skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utförts, varvid påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme;
- c) att fritiden skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande dygn, dock må, där detta dygn infaller å helgdag och fartyget då är i hamn, fritiden vara förlagd jämväl till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn; samt
- d) att fritid, som utgör ersättning för övertidsarbete under ett och samma dygn, skall förläggas i ett sammanhang eller i anslutning till annan fritid än måltidsrast.

§ 16.

Befälhavaren skall i särskild dagbok (övertidsjournal) verkställa anteckning om övertidsarbete, för vilket ersättning utgår i penningar. Anteckningen skall ske senast dagen efter den, under vilken övertiden senast kan, enligt vad därom i 14 § finnes stadgat, ersättas med fritid.

Ej — — — avslutning.

När — — — övertidsjournal.

Formulär till övertidsjournal fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Vid iakttagande av de ovan föreslagna ändringarna i 4 § torde den i Kungl. Maj:ts föreslag förekommande övergångsbestämmelsen kunna utgå.

Vad slutligen angår den vid propositionen fogade utredningen angående bemanningen å svenska fartyg samt därtill anknutet utkast till bemanningsförfordning anser jag mig böra framhålla olämpligheten därav, att Kungl. Maj:t på administrativ väg utfärdar dylika föreskrifter, mot vilka riksdagen vid flera tillfällen uttalat sig och vilka, då de icke äro direkt erforderliga ur sjöfartssäkerhetssynpunkt, icke heller formellt falla under Kungl. Maj:ts administrativa lagstiftningsmakt. I dessa tider, under vilka icke minst sjöfartsnäringsen lider betryck och har svårt att hålla sin ställning i den utländska konkurrensen, skulle en sådan åtgärd för den svenska sjöfartens vidkommande medföra särskilt oförmånliga verkningar.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag hemställa,

att riksdagen måtte *dels* förklara sig icke kunna godtaga det med Kungl. Maj:ts proposition nr 240 framlagda förslag till sjöarbetstidslag i oförändrat skick och för sin del antaga lag i ämnet av det innehåll Kungl. Maj:ts förslag utvisar med de ändringar, som ovan angivits, *och dels* uttala sig mot utfärdandet i administrativ väg av skärpta bemanningsföreskrifter för fartygen.

Stockholm den 21 mars 1934.

Eliel Löfgren.
