

Nr 273.

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

Med proposition nr 223 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen till antagande förslag till ny sjöarbetstidslag, avsedd att träda i kraft den 1 januari 1939, då giltighetstiden för nu gällande lag i ämnet utgår.

Lagförslaget innebär en reformering av sjöarbetstidslagstiftningen och är i huvudsak grundat på ett vid sjöfartskonferensen i Genève 1936 antaget förslag till internationell konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg samt ett i överensstämmelse med konventionsförslaget utarbetat gemensamt nordiskt lagutkast, vars antagande i samtliga nordiska länder utgjort syftet för det nordiska samarbete, som i propositionen omförmäles. Detta samarbete synes enligt propositionens framställning kunna betraktas såsom en fortsättning av den samverkan mellan de nordiska länderna, som ägde rum vid sjöfartskonferensen i Genève, och framstår i propositionen såsom ett av huvudmotiven till att Kungl. Maj:t ansett sig kunna föreslå ikraftträdande av den svenska lagen utan att avvakta den internationella konventionens ikraftträdande.

Med hänsyn till den svenska handelssjöfartens starka beroende av den internationella konkurrensen, vilket förhållande även framhålls i propositionen, skulle man icke kunna undgå att erfara betänkligheter, därest meningen vore att Sverige skulle ensamt bland de sjöfartsidkande staterna genomföra denna sociala reform, som, hur rättvis den med hänsyn till det svenska sjöfolket må kunna förefalla, dock måste bedömas jämväl med hänsyn till dess ekonomiska konsekvenser. Ett visst mått av trygghet ligger dock däri, att i England, som representerar omkring en tredjedel av världens sjögående handelstonnage, enligt vad i propositionen upplyses, avtalsvägen genomförts arbetstidsregler motsvarande i viktiga avseenden vad som nu föreslås för Sveriges del, såvitt angår fartyg, varav den brittiska handelsflottan huvudsakligen utgöres. Ytterligare säkerhet mot alltför allvarliga olägenheter för den svenska handelsflottan erbjuder onekligen det nordiska samgående på vilket propositionen, såsom ovan framhållits, i viss mån kan sägas vara byggd.

Emellertid saknas säkra upplysningar om frågans läge i övriga nordiska länder. I vart fall har, såsom särskilt av lagrådet påpekats, ännu icke något annat land vidtagit lagstiftningsåtgärder. I Danmark lider den nuvarande riksdagssessionen mot sitt slut utan att något regeringsförslag i förevarande fråga avhörts, och det torde redan vara väl sent för framläggande av ett sådant. I Norge har ämnet nyligen behandlats av en kommitté, som avgivit ett betänkande med ett flertal förslag, vilka i viktiga punkter förete väsentliga inbördes skiljaktigheter och även avvika från det nordiska. Det kan

sålunda komma att dröja, innan frågan i Norge blir mogen för ett regeringsförslag. I Finland har ännu icke någon proposition avhörts. Det av Kungl. Maj:t gjorda antagandet, att de nordiska länderna skulle hålla jämna steg i denna lagstiftningsfråga, kan således icke fränkännas ett visst mått av osäkerhet.

Dessa omständigheter synas göra det önskvärt, att den varsamhet, som Kungl. Maj:t själv anser påkallad på detta område, kunde erhålla uttryck i ett förbehåll av någon art för i huvudsak likartade lagars antagande i Danmark, Finland och Norge, innan de ur konkurrenssynpunkt mest genomgripande reformerna genomföras för Sveriges del. Ett dylikt förbehåll synes kunna åvägabringas utan att den nya lagens antagande i övrigt behöver hindras. Ett studium av lagförslaget och de till grund för detsamma liggande utredningarna visar, att de viktigaste reformerna hänföra sig till arbetstiden till sjöss för vaktindelad däcksmanskap å fartyg med 2,000 tons bruttodräktighet samt för vaktindelad maskinmanskap å fartyg med mera än 700 tons bruttodräktighet; för dylikt manskap skall arbetstiden enligt förslaget minskas från nuvarande 12 timmar till 8 timmar för dygn räknat. Motsvarande arbetstidsminskning avses enligt propositionen för viss del av befälet skola samtidigt med förslagets ikraftträdande genomföras genom ändringar i en särskild administrativ författning (förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m.). Till dessa reformer äro de största löpande kostnaderna att återföra, liksom också dessa samma nyheter äro de som kunna antagas komma att nödvändiggöra ekonomiskt mest kännbara nyinredningar och nyanskaffningar.

Ikraftträdandet av här åsyftade lag- och författningsbestämmelser bör för den skull göras beroende av liknande bestämmelsers genomförande i övriga nordiska länder, och jag får sålunda hemställa,

att riksdagen måtte *dels* uttala, att genomförandet av åttatimmarsprincipen i fråga om skeppstjänst till sjöss för vaktindelad befäl eller manskap i vidare mån än hittills skett bör anstå till dess motsvarande lagstiftning införes jämväl i Danmark, Finland och Norge *dels ock* i och för sådant ändamål besluta, att till den föreslagna sjöarbetstidslagen skall fogas en övergångsbestämmelse av innebörd, att stadgandena i 4 § punkt c) och d) skola, såvitt angår sjöman vars arbetstid till sjöss enligt gällande lag utgör högst 24 timmar för två dygn i följd, träda i kraft först på dag, som av Konungen bestämmes.

Stockholm den 22 mars 1938.

Bertil Ohlin.