

Nr 290.

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

Med proposition nr 223 har Kungl. Maj:t framlagt förslag till ny sjöarbetstidslag och samtidigt anhållit om riksdagens yttrande beträffande ett av internationella arbetskonferensen år 1936 antaget förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg med en därtill fogad rekommendation i samma ämne samt ett vid samma tillfälle antaget förslag till reviderad konvention angående fastställande av minimiålder för användning till skeppstjänst.

Lagförslaget innebär, förutom åtskilliga andra skärpningar i arbetstidslagstiftningen, generell tillämpning av åttatimmarsprincipen för såväl däckssom maskinmanskaper å alla större fartyg och för maskinbesättningen jämväl å medelstora fartyg samt mindre fartyg i utgående trafik. Förslaget är grundat på ovannämnda arbetstidskonvention och avsett att tillhoppa med tilltänkta administrativa föreskrifter möjliggöra svensk ratificering av denna konvention; i annan ordning framlagd proposition (nr 224) innehåller förslag till lagändringar, avsedda att möjliggöra ratificering jämväl av minimiålderskonventionen.

I fråga om ratificering av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen föreslås villkor för ikraftträdande i form av förbehåll om ratifikation av, förutom Danmark, Finland och Norge, jämväl Nederländerna, Storbritannien och Sovjetunionen. Oberoende härav avses dock lagen skola träda i kraft den 1 januari 1939, utan avvaktande sålunda av vare sig att konventionen bliver internationellt gällande eller att de uppställda villkoren för Sveriges ratifikation inträda.

Inom den svenska sjöfartsnäringen har detta lagförslag framkallat livlig oro och stora bekymmer, såväl med hänsyn till de omedelbara verkningarna därav, som även och ej minst emedan det förefaller att vittna om bristande förståelse för den svenska sjöfartens betydelse för landet, bristande insikt om sjöfartens ekonomiska villkor och särskilt bristande hänsyn till de svårigheter, som den internationella konkurrensen skapar för sjöfarten. Högkonjunkturen, som för sjöfarten varit ytterst kortvarig, är på återgång och kan förväntas hava förbytts i sin motsats vid den tidpunkt, då den tilltänkta lagens ekonomiska konsekvenser med full styrka komma att göra sig gällande. Fullt säkert låta sig kostnaderna för den föreslagna reformen väl icke beräknas, men att de under alla förhållanden måste bliva betydande är obestriddigt och jämväl från Kungl. Maj:ts sida vitsordat. För den svenska sjöfartsnäringen, som hårt drabbats av den senaste krisen och på

många håll ännu icke helt övervunnit verkningarna därav, kan den nya lagstiftningen förväntas komma att innebära ett svårt bakslag. Riktigheten av detta påstående bestyrkes av de undersökningar och utredningar, som verkställt av de sakkunniga ämbetsverken — kommerskollegium och socialstyrelsen —, vilka därav föranletts till det uttalande, att i den mån de vid tiden för ämbetsverkens utlåtande (juni 1937) rådande goda fraktmarknadsförhållandena mera väsentligt försämrades, ett genomförande av de tilltänkta reformerna förr eller senare måste vålla svårigheter, ej minst med hänsyn till möjligheterna att tillgodose det erkända behovet av en fortgående modernisering av den svenska handelsflottans tonnage. Härav framkallade betänkligheter hava ämbetsverken funnit av naturliga skäl göra sig särskilt starkt gällande med avseende å de föreslagna reformernas verkningar på sjöfartens ekonomi och räntabilitet under förnyade krisartade förhållanden. De framhålla härutinnan till särskilt beaktande, hurusom ett lagfästade av anställningsförhållandena ju alltid beröva dessa den smidighet och anpassningsbarhet de äga så länge de äro underkastade parternas avtalsmässiga förfogande.

Den allvarliga innebörden av dessa varnande ord framhäves av det beklagliga sakförhållande, att den svenska handelsflottan under åren 1931—1936 företett en fortgående minskning om sammanlagt 248 fartyg och 226 467 bruttoton, eller omkring 12,6 % av hela tonnagebeståndet vid 1931 års ingång.

Lagrådet har även uttalat enahanda betänkligheter.

Mot denna bakgrund tecknar sig Kungl. Maj:ts förslag såsom ett för riksviktiga intressen ytterst riskabelt projekt, ägnat att äventyra ej blott en ur nationalekonomisk synpunkt viktig näringsgrens upprätthållande, utan även en för landets försvar och för folkförsörjningen i händelse av avspärrning omistlig faktors fortbestånd.

Föredragande departementschefen har i propositionen erinrat om den återhållsamhet, som de svenska statsmakterna hittills ålagt sig, då det gällt reformering av sjöarbetstidslagstiftningen, och framhållit, att denna återhållsamhet huvudsakligen föranletts av hänsyn till sjöfartens starka beroende av den utländska konkurrensen. Liknande skäl har han funnit alltjämt mana till en viss försiktighet. De vederbörliga konsekvenserna av den sålunda tillkännagivna uppfattningen har han emellertid icke dragit, ty dessa måste uppenbarligen framför allt sträcka sig till själva lagstiftningens genomförande. Det framstår såsom ett ovärdigt spegelfäkeri att göra svensk ratificering av konventionen beroende på vissa villkor — liksom om man åsyftade att säkerställa internationell enhetlighet såsom förutsättning för konventionsreglernas tillämpning för Sveriges del — men samtidigt, utan hänsyn till sakens internationella sida, föreslå genomförande av nya lagregler, som icke blott innebära tillämpning av konventionen, utan till och med, såsom av socialpolitiska delegationen påvisats, gå väsentligt därutöver.

Om sålunda lösningen av frågan om den svenska sjöarbetstidslagens reformering enligt Kungl. Maj:ts egna utgångspunkter utan minsta tvivel borde anstå till dess den internationella konventionen i ämnet mera allmänt tillämpas av alla betydande sjöfartsländer, så skulle emellertid icke ens detta sakligt sett innebära tillfyllestgörande garanti mot faran för lagstiftningens hämmande inverkan för den svenska sjöfartsnäringen i konkurrens med andra länders handelsflottor. Anledningen härtill är densamma som föranledde de svenska redarna att utebliva från sjöfartskonferensen i Genève 1936, nämligen att utbredningen av subventionsväsendet numera gör det meningslöst att tala om internationell likformighet, oavsett huru många ratifikationer som komma att inregistreras. Subventioner användas ju även till driftkostnader, och det är fullt befogat att antaga, att ett genomförande av arbetstids- och bemanningskonventionen i andra länder skulle komma att medföra ökade subventioner med direkt syfte att täcka de av konventionerna framkallade ökade kostnaderna. Härå kan exempel hämtas från Frankrike, varest subventioner utgå i förhållande till sjöfolkets löne- och arbetstidsförhållanden. För att internationell likställighet skall bli något mera än ett tomt ord, fordras först och främst att subventionsväsendet avskaffas. De skandinaviska redareföreningarna hava hos sina respektive regeringar hemställt, att dessa måtte, om möjligt med bistånd av England, taga initiativ till de statliga subventionernas avskaffande.

Även denna fråga har från Kungl. Maj:ts sida uppmärksamrats; dock har den icke föranlett annat än ett vagt uttalande av föredragande departementschefen om att han icke vore främmande för tanken att i samförstånd med de övriga nordiska länderna söka igångsätta en internationell aktion för subventionssystemets bekämpande. Från denna tanke till dess förverkligande är kanske långt nog, och än mera avlägsna te sig möjligheterna att på denna väg under nu rådande internationella förhållanden nå något resultat genom en internationell aktion av dylik art. Detta torde också vara regeringens uppfattning, ty propositionen innehåller en antydning om nödvändigheten av att till prövning upptaga frågan om åtgärder från det allmännas sida till stöd för vår sjöfartsnäring, för den händelse denna genom subventionsåtgärder för främmande länders fartyg eller på grund av andra omständigheter skulle försättas i ett så oförmånligt läge, att dess konkurrensförmåga och ekonomiska bärkraft icke skulle förslå. Statligt understöd är alltså den emotsedda följden av ett genomförande av Kungl. Maj:ts förslag. En lagstiftning med dylika konsekvenser kan icke vara att anbefalla. Att subventionsväsendet är av ondo, torde här i landet vara en oomtvistlig mening. Hellre än att med artificiella metoder söka vidmakthålla den svenska handelsflottan under ekonomiskt omöjliga förhållanden, tillskapade genom en för långt driven socialpolitik, böra statsmakterna sörja för bevarandet av sjöfartsnäringens sunda utvecklingsmöjligheter.

Slutsatsen av vad här andragits synes således ofrånkomligen bli den,

att alla de skäl, som hittills avhållit de svenska statsmakterna från att skrida till en reformering av sjöarbetstidslagstiftningen, utan tillfredsställande säkerhet för att den svenska handelsflottan icke därigenom vållats sådant hinder och avbräck att den icke längre kan hålla stånd i den internationella konkurrensen, med oförminskad styrka alltjämt göra sig gällande. Hänsyn till rikets väl, den svenska handelssjöfartens bestånd och sjöfolkets sannskyldiga nytta kräva uppenbarligen stor varsamhet vid lagstiftning på detta område, och med fortsatta sociala reformer inom detsamma bör därför tillsvidare anstå i avvaktan på den internationella utvecklingen och framför allt inträdandet av normala förhållandet i de ekonomiska relationerna mellan folken.

Under åberopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte dels, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 223, för sin del antaga lag om fortsatt giltighet tills vidare av nu gällande sjöarbetstidslag, dels ock förklara, att internationella arbetsorganisationens förslag till konventioner angående arbetstid och bemanning å fartyg samt angående minimiålder för användning till skeppstjänst icke för närvarande kunna ratificeras av Sverige, samt att rekommendationen angående arbetstid och bemanning å fartyg ej heller för närvarande bör föranleda till någon åtgärd från de svenska statsmakternas sida.

Stockholm den 23 mars 1938.

Gustaf Velander.

Gustaf Tamm.

M. Svensson.

Fritiof Domö.

J. B. Johansson.

Nils Gabrielsson.

Th. Borell.