

Nr 291.

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

I gällande lag stadgas att den ordinarie arbetstiden vid ankomst till eller avgång från hamn för styrmän, vilkas arbetstid enligt 4 § sjöarbetstidslagen icke må överstiga aderton timmar under två på varandra följande dygn (d. v. s. trevaktstyrmän), skall vara nio timmar. För övriga styrmän (tvåvaktstyrmän) är arbetstiden vid liknande tillfälle tolv timmar.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 223 med förslag till ny sjöarbetstidslag föreslår departementschefen i 7 § första stycket att arbetstiden vid ankomst och avgång för alla styrmän skall vara tio timmar. Förslaget innebär sålunda, att tvåvaktstyrmännen få sin arbetstid vid ankomst och avgång förkortad med två timmar under det att trevaktstyrmännen erhålla en timmas förlängd arbetstid.

Arbetsförhållandena vid ankomst och avgång erbjuda ett ur lagstiftnings-synpunkt förhållandevis ömtåligt ämne, framhåller departementschefen, enär intresse motsättningarna äro stora, vartill komma svårigheter till följd av att de faktiska förutsättningarna växla inom skilda slag av sjöfart och för olika kategorier av besättningen. Läget ter sig annorlunda, säger statsrådet, i fråga om den utgående sjöfarten med längre resor, mindre ofta inträffade hamnanlöpningar och längre hamntid, än t. ex. den reguljära kusttrafiken med ankomst- och avgångstillfällen var eller varannan dag, för vilken ett stadgande om arbetstiden vid ankomst och avgång blir så gott som ensamt normerande. Problemställningen är enligt departementschefen en annan beträffande sjömän, som till sjöss ha en arbetstid av 12 timmar, då det gäller att åstadkomma en skälig minskning av arbetstiden vid ankomst och avgång i riktning mot hamnarbetstiden, än då det är fråga om sjömän med kortare arbetstid i vilket fall det gäller att fastställa ett skäligt mått av extra arbetstid för tillgodoseende av det normalt ökade behov av arbete som föreligger vid ankomst och avgång.

Det är uppenbarligen så som departementschefen konstaterar, att läget beträffande regleringen av arbetstid vid avgång och ankomst ter sig annorlunda för den utgående sjöfarten än för kusttrafiken och annan smärre sjöfart. Detta har tydligen också varit lagstiftarens mening, då gällande lag utformades, och man har väl häri att se förklaringen till det förhållandet att trevaktsindelade styrmän ej ålagts längre arbetstid vid avgång och ankomst än vad som gäller för dem till sjöss. Den sålunda avvägda arbetstiden har utan ändring varit gällande från lagens ikraftträdande 1920. Att samtidigt med konstaterandet att den utgående sjöfarten mindre beröres av

ett stadgande om arbetstiden vid avgång och ankomst föreslå ökning för styrmännens del i sådan fart förefaller därför föga konsekvent. Det är ju nämligen att märka, att trevaksindelade fartygsbefäl endast förekommer på fartyg i utgående fart — fartyg om 2 000 bruttoton och däröver förekomma över huvud taget icke i inskränkta fart än nordsjöfart — och ett stadgande som ökar arbetstiden skulle sålunda träffa personal i sjöfart, som allra minst beröres därav.

Den föreslagna utökningen av arbetstiden vid avgång och ankomst förefaller därjämte så mycket mindre erforderlig som berättigat klagomål mot nuvarande stadgande om nio timmar ej förekommit och tidigare förslag i sådan riktning ej heller vunnit beaktande. Ett förslag om utökning av trevaktstyrmännens arbetstid vid avgång och ankomst, som framfördes av socialstyrelsen och kommerskollegium i deras gemensamma betänkande med förslag till sjöarbetstidslag år 1934, har sålunda avvisats.

Enär departementschefen ej bemöter den framkomna kritiken mot ifrågavarande utökning av trevaktstyrmännens arbetstid och ej heller lämnar någon uttömmande motivering för sitt förslag, torde man ha anledning antaga, att departementschefen delar de synpunkter, som socialstyrelsen och kommerskollegium i nämnda betänkande anförde för sitt ändringsyrkande och som är den enda motivering som förekommit. Ämbetsverken föreslog då utökning av trevaktstyrmännens arbetstid vid ankomst och avgång från 9 till 12 timmar och anförde som motivering härför följande:

Förslaget har framkommit såväl av hänsyn till det vid ankomsttillfällen särskilt framträdande behovet av att kunna anlita styrmännens tjänster som ock av omsorg om de utanför sjöarbetstiden stående befälhavarna och förste styrmännen, vilkas arbetsbörda, till följd av den berörda begränsningen till 9 timmar av andre och tredje styrmännens ordinarie arbetstid, i många fall ökats.

Det kan knappast anses rimligt, att trevaktstyrmän, vilka i allmänhet torde hava en lindrigare tjänstgöring än tvåvaktstyrmän, icke skola under de vid ankomst- och avgångstillfällen rådande förhållanden, då ökat behov av arbetskraft normalt uppstår, kunna åläggas ordinarie arbete i samma utsträckning som de senare.

Såsom Sveriges fartygsbefälsförening i sitt i propositionen intagna yttrande framhåller, torde dessa uttalanden nu mera än tidigare sakna grund. Genom att i Kungl. Maj:ts föreliggande förslag till ny sjöarbetstidslag denna skall gälla jämväl förste styrman på fartyg över 2 000 bruttoregisterton (d. v. s. fartyg i utgående fart) bortfaller ju nämligen motivet att dennes arbetstid genom begränsningen för övriga styrmän skulle ökas. Beträffande ämbetsverkens uttalande rörande arbetstidsbegränsningens för styrmännen inverkan på befälhavarens tjänst torde fartygsbefälsföreningens invändning häremot beaktas. Av föreningens yttrande framgår nämligen, att det ej torde förekomma, att befälhavare på fartyg, där två eller flera styrmän finnas, på ett

sådant sätt deltagar i det löpande arbetet ombord att hans arbetstid överhuvud taget skulle röna inverkan av om styrmännens arbetstid vid ankomst och avgång vore 9 timmar eller mera. Föreningens uttalande torde förtjäna särskilt beaktande och kunna betraktas såsom fullt objektivt, alldenstund föreningen företräder såväl fartygsbefälhavarna som styrmännen och har att tillvarataga bådas intressen.

Arbetstidsbegränsningens på ankomstdygn olika inverkan på fartyg, där två eller tre styrmän äro anställda, liksom även frånvaron av behov av en utökning av arbetstiden på ankomst- och avgångsdrygn i enlighet med departementschefens förslag torde bäst kunna belysas genom ett par exempel. Om två fartyg, det ena med två styrmän det andra med tre, ankomma till hamn kl. 12 middagen, har på tvåvaktsfartyget en styrman redan gjort vakt-tjänst i åtta timmar, den andre i fyra, varför av den enes arbetstid återstår endast två timmar och av den andres sex, eller summa åtta timmar. På trevaktsfartyget har vardera styrmannen gjort fyra timmar, varför om man räknar med nu gällande bestämmelser om nio timmars arbetsdag för vardera återstår fem timmar eller sammanlagt femton timmar, vilket torde få anses tillfyllest, då ordinarie arbetstid för arbetet i hamnarna med lastning och lossning upphör senast kl. 17.

Anlända samma fartyg kl. 18, har på tvåvaktsfartyget, om man räknar med det i svenska fartyg brukliga vaktssystemet, vardera styrmannen gjort nio timmar och för vardera återstår sålunda en timma. På trevaktsfartyget däremot har en styrman vid denna tid gjort vakttjänst i åtta timmar, en i sex och en i fyra, varför sålunda under samma förutsättningar som i föregående exempel återstår respektive en, tre och fem timmar eller sammanlagt nio timmar.

Av här anförda exempel torde klart framgå, att bärande skäl icke finnas för en utökning av nu gällande arbetstid vid avgång och ankomst för styrmännen å fartyg med trevaktsindelad befäl.

Med stöd av vad ovan anförts hemställles,

att 7 § första stycket i Kungl. Maj:ts förslag till sjöarbets-tidslag gives en sådan avfattning, att arbetstiden för styr-män, vilkas arbetstid enligt 4 § ej må överstiga 9 timmar, skall å avgångs- och ankomstdrygn såsom i gällande lag ut-göra 9 timmar.

Stockholm den 21 mars 1938.

Elon Andersson.

