

Nr 296.

Av herr **Petersson, Knut**, och herr **Hansén**, i anledning
av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbets-
tidslag m. m.

Genom propositionen nr 223 har Kungl. Maj:t bland annat förelagt riksdagen till antagande ett vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag, som utarbetats i anslutning till ett av den internationella arbetskonferensen år 1936 antaget förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg.

I gemensamt utlåtande den 12 juni 1937 ha kommerskollegium och socialstyrelsen yttrat sig över den nu ifrågasatta lagstiftningen ävensom vissa författningsförslag i anslutning bland annat till konventionsförslag angående semester för sjöfolk. Vad angår de ombordanställdas arbetsförhållanden, betrakta ämbetsverken det såsom en angelägenhet av vikt att tillse, att de sociala förmåner som tillkommit flertalet andra arbetstagare icke utan tvingande skäl undandragas sjöfolket. I denna uppfattning kunna vi förbehållslöst instämma.

Med avseende å frågornas internationella sida anför ämbetsverken att en så vitt möjligt allmän anslutning till konventionerna med hänsyn till den internationella konkurrensen syntes vara av största betydelse för frågan huruvida Sverige skall ikläda sig konventionernas förpliktelser samt ändra och komplettera sin lagstiftning i enlighet med densamma. Ifråga om bland annat konventionen angående arbetstid och bemanning framhålles ytterligare att såsom en förutsättning för svensk ratifikation av denna i varje fall bör gälla, att konventionsförslaget vinner anslutning av åtminstone samtliga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien.

Då föredragande departementschefen, enligt vad framgår av de propositionen bilagda statsrådsprotokollen, förklarat sin anslutning till ämbetsverkens uppfattning i ratifikationsfrågan, borde härav vara en klar konsekvens, att med genomförande av lagstiftning i ämnet för Sveriges del skulle anstå, till dess konventionen vunnit sådan anslutning från andra länders sida, som av ämbetsverken förutsatts. I stället har emellertid, i strid mot de båda sakkunniga ämbetsverkens samt även lagrådets uttalade uppfattning, framlagts ett lagförslag, som innefattar en bestämmelse om att lagen skulle träda i tillämpning den 1 januari 1939, alltså oavsett om angivna förutsättning för svensk ratifikation av konventionen då skulle föreligga eller icke.

Ämbetsverken betona i sitt ovannämnda utlåtande nödvändigheten av att med hänsyn till sjöfartens i viss mån säregna förhållanden ägna uppmärksamhet

samhet åt denna närings räntabilitet samt hänvisa härvid särskilt till de resultat, som framkommit vid kommerskollegii statistisk-ekonomiska undersökning rörande den svenska sjöfartens tillstånd år 1933. Den genom högkonjunkturen inträdda lättnaden för åtminstone den utrikes sjöfarten anse ämbetsverken icke kunna hava hunnit åstadkomma tillräcklig eller ens någon mera avsevärd sanering av sjöfartens år 1933 i betydande utsträckning mycket svaga ställning. De väsentligt ökade kostnader som den föreslagna lagstiftningen skulle medföra förmodades, efter av ämbetsverken förordade jämkningar, kunna bäras av sjöfarten, så länge denna gynnades av goda fraktmarknadsförhållanden. I händelse av en mer avsevärd försämring av förhållandena måste emellertid förr eller senare stora svårigheter uppkomma, ej minst med hänsyn till möjligheterna att tillgodose det erkända behovet av en fortgående modernisering av den svenska handelsflottans tonnage.

På den korta tid, som förflutit sedan ämbetsverken avgåvo sitt berörda utlåtande, har konjunkturläget för sjöfarten hunnit att helt förändras. Svensk fraktindex för trampfrakter har från september 1937, då det nådde sitt maximum med 185, till februari 1938 nedgått med 62 enheter och därmed återförts till samma nivå som i oktober 1936, då den egentliga fraktstegringen kan anses ha begynt. I vilken grad vår sjöfart är känslig för en dylik konjunkturförsämring, framgår bäst av fartygsuppläggningarna. Medan under högkonjunkturen praktiskt taget icke förekommit någon uppläggning, voro den 1 mars 1938 ej mindre än 78 fartyg upplagda. Enbart på en månad eller från den 1 februari nära nog fördubblades fartygsuppläggningen. Vad nu anförts understryker allvaret i den av ämbetsverken uttalade maningen till varsamhet i fråga om genomförande av lagstiftning av nu avsett slag.

Beträffande utsikterna för den svenska sjöfarten på längre sikt äro särskilt siffrorna rörande den svenska handelsflottans tonnagebestånd ägnade att väcka allvarliga bekymmer. Uppgifter, som av ämbetsverken anförts, visa, att under åren 1931—1935 någon föryngring av tonnaget så mycket mindre ägt rum som i stället procentandelen av fartyg under tio år gamla nedgått från 31,2 % till 23,6 %. Även den absoluta nedgången av fartygsbeståndet torde böra beaktas. Under perioden 1932—1936 minskades det svenska tonnagebeståndet med icke mindre än 248 fartyg om 226,437 brutton, vilket i procent utgör 12,6 av tonnagesiffran vid 1931 års utgång. Man hade måhända vågat hoppas, att under senast förflutna året med goda konjunkturer någon ändring till det bättre skulle ha inträtt. Denna förhoppning har emellertid icke infriats. Det är uppenbart, att en fortsatt sådan utveckling måste i hög grad minska arbetstillfällena för dem, åt vilka sjöfarten nu skänker arbete och utkomstmöjligheter.

Såsom känt är sammanhånga den svenska sjöfartens svårigheter med internationella konkurrensförhållanden. Såväl ämbetsverken som departe-

mentschefen förutse, att ett försämrat konjunkturläge kan nödvändiggöra subsidier för att upprätthålla den svenska sjöfarten. Skulle det framlagda förslaget, i vilket de av ämbetsverken förordade jämkningarna i betydande del icke vunnit beaktande, genomföras, innan garantier skapats för att andra med oss konkurrerande länder åtaga sig motsvarande förpliktelser, synes den utveckling, som sålunda förutsatts, bliva ofrånkomlig och Sverige nödgas slå in på subsidievägen. Detta vore dess mera beklagligt som en sådan utväg icke önskas av sjöfartens företrädare och skulle strida mot de bästa traditionerna inom vår sjöfart.

På grund av vad ovan anförts få vi hemställa,

att föreliggande förslag till ny sjöarbetstidslag måtte träda i tillämpning först när konventionen angående arbetstid och bemanning ombord å fartyg vunnit anslutning av samtliga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien.

Stockholm den 23 mars 1938.

Knut Petersson.

D. Hansén.