

## Nr 591.

Av herrar **Dahlgren** och **Adolfsson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 265, med förslag till sjöarbetstidslag.

Sjöfolket i sin helhet måste anses vara lika berättigat till en lagstiftning om 8 timmars arbetsdag och 48 timmars arbetsvecka som industriarbetare och andra anställda i land. Den stora fluktuationen inom sjömansyrket under senare år och bristen på fartygs- och maskinbefäl bero säkerligen i betydande grad på den onormalt långa arbetstiden till sjöss.

Det måste vara ett samhälleligt intresse att lösa denna fråga. Genom förbättrad arbetstidslagstiftning måste enskilda redarintressen bringas ge vika för allmänintresset. Betänkligheter mot en förkortad arbetstid för sjöfolket på grund av ekonomiska verkningar böra ej tillmätas den betydelse, som från en del håll gjorts. Det är nämligen ett allmänt känt faktum, att rederiföretagen inhöstat mycket stora vinster under en lång följd av år. I väsentlig grad har detta skett på de inom sjöfarten anställdas bekostnad i form av en lång arbetstid, knapp bemanning etc. Sjöfolket borde också kunna räkna på en välvillig behandling av denna för dem mycket betydelsefulla angelägenhet, i synnerhet som sjöfolkets, under stora offer gjorda insatser under kriget ansetts vara av så stort värde för hela nationen.

De förslag, som framlagts av 1946 års sjömanskommitté, betyda inte lagstadgad 8 timmars arbetsdag och 48 timmars arbetsvecka för sjöfolket i allmänhet, utan i huvudsak endast för vissa grupper anställda i större fartyg och även för dessa med en del modifikationer. Endast vid fartygs uppehåll i hamn skulle en i egentlig mening 48 timmars arbetsvecka bli gällande. Kommitténs förslag måste därför anses såsom en i särskilt vissa stycken otillfredsställande övergång till en framdeles utvidgad lagstiftning med allmän begränsning av arbetstiden för sjöfolk till högst 48 timmar per vecka.

Kungl. Maj:ts förslag till sjöarbetstidslag avviker i betydelsefulla avsnitt från 1946 års sjömanskommittés förslag. Anmärkningsvärt är emellertid, att de bestämmelser, som i proposition nr 265 förordas, betyda en längre arbetstid i flera avseenden än den kommittén föreslagit. I fråga om en del grupper av ekonomi- och maskinpersonal skulle därtill en utökning av arbetstiden ske i jämförelse med nu gällande lag. Ej heller ha i propositionen föreslagits lagbestämmelser, som skulle motsvara vad som redan överenskommits mellan de ombordanställdas organisationer och redarsammanslutningar i kollektivavtal för att begränsa arbetstiden till sjöss. En lagstiftning med dessa överenskommelser såsom minimum borde anses rimligt, då detta icke skulle medföra något som

helst behov av flera bostäder i berörda fatyg, utökad bemanning eller ökade kostnader.

I anledning av vad som ovan anförts vilja vi framföra följande synpunkter beträffande några av de föreslagna lagparagraferna.

*1 KAP. 1 §. Lagens tillämpningsområde.*

Vid fastställande av lagens tillämpningsområde har i Kungl. Maj:ts förslag alltför liten hänsyn tagits till de förändringar, som skett inom sjöfarten beträffande arbetstidens reglering. I mycket stor utsträckning har arbetstiden kollektivavtalsvägen reglerats även för personer, som enligt nu gällande lag och Kungl. Maj:ts förslag äro undantagna från lagens tillämpning. De angivna motiven för sådana undantag ha således bortfallit. Så är helt eller delvis förhållandet i det mindre fartygstonnaget för anställda, vilkas huvudsakliga arbete består av direkt betjänande av passagerare, samt anställda i isbrytar-, räddnings- eller bärgningsfartyg. Från lagens tillämpning undantages även föreståndare för ekonomiavdelning, vilken likväl ej kan anses ha en sådan tjänsteställning, som motsvarar den föregivna motiveringen för sådant undantag. Med undantag av intendent och chefstewart i passagerarfartyg jämte föreståndare för ekonomiavdelning med minst 6 anställda förutom denne kan med fog annan föreståndare för ekonomiavdelning icke anses inneha en sådan tjänsteställning, som borde ställa denne utanför lagens tillämpning. De föreslagna undantagen böra således begränsas.

På grund av att i lagens 1 § mom. 1 införts »eller eljest på grund av förmans uppdrag» utsträcker lagens tillämpningsområde att gälla vilket arbete som helst i land, om förman beordrar sjöman till sådant utanför den egentliga tjänsten liggande arbete. Detta strider uppenbart mot avsikten att reglera arbetstiden för anställda inom sjöfarten och inbegriper härigenom arbetsområden, som ligga utanför ramen av denna lagstiftning. Därför böra orden »eller eljest» i nämnda moment utgå.

*2 KAP. 6 §. Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal.*

Sjömanskommitténs förslag åsyftade i viss mån en minskning av ekonomipersonalens arbetstid, men enligt föreliggande lagförslag skulle vissa grupper av ekonomipersonal i stället för en minskning av arbetstiden få denna utökad i väsentlig grad. Främst gäller detta passagerarfartyg och dem som icke ha ordinarie arbetstid å helgdag. Dessa skulle få en generell 10 timmars arbetsdag å sön- och helgdagar till sjöss. Genom uteslutandet av bestämmelsen om begränsning av arbetet å helgdag innebär detta också en försämring för samtliga tillhörande ekonomipersonalen. I stället för en ytterligare inskränkning av arbetet å helgdag betyder förslaget en utvidgning av arbetet å sön- och helgdagar. Därtill kommer, att den ordinarie arbetstidens förläggning genom änd-

rade bestämmelser kommer att bli betydligt oförmånligare för ekonomipersonalen, på grund av att bestämda klockslag ej angivas för den ordinarie arbetstidens början och slut. Detta kan medföra, att en rent godtycklig förläggning av arbetstiden lagligt medgives, i värsta fall upp till 20 timmars sammanhängande arbetstid, om arbetstiden förlägges i slutet och början av två efterföljande dygn. Detta kan icke vara motiverat eller försvarbart samtidigt som i fartygen försöksvis omprövning förekommer beträffande kosthållet och måltidernas förläggning och rationaliseringsåtgärder företagas i viss utsträckning. Allt detta motiverar snarare, att arbetstidens förläggning bör ske inom en trängre ram än vad som nu medgives i gällande lag.

Propositionen innehåller alltså vissa direkta försämringar, vilka reducera värdet av de arbetstidsförkortningar, som förslaget i övrigt skulle medföra för vissa grupper. Sett emot det förhållandet att genom ingångna kollektivavtal betydande grupper redan nu ha den i förslaget föreslagna arbetstiden och vissa grupper en ännu kortare arbetstid, måste de beräknade kostnaderna för reformens genomförande vara betydligt missvisande. Ett fastställande i lag av den redan i praktiken genom kollektivavtal överenskomna arbetstiden kan väl näppe- ligen belasta rederibolagen med de miljonbelopp, som anföras i redarföreningens yttrande.

Beträffande anförda skäl att det skulle vara svårt om inte ogörligt att i lagstiftningen skilja mellan olika grupper av ekonomipersonal i passagerarfartyg, och därmed kunna åstadkomma en ytterligare inskränkning i arbetstiden för vissa grupper, kan anföras att uppdelning föreslagits i 8 § 2 mom. beträffande arbetstiden i hamn. En uppdelning av ekonomipersonalen i passagerarfartygen i de grupper som sjömanskommitten förslagit kan utan tvivel göras även när det gäller arbetstiden till sjöss.

## 2 KAP. 7 §. *Ordinarie arbetstid vid ankomst till och avgång från hamn.*

Sjömanskommittén föreslår i sitt betänkande, att för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen skall en generell arbetstid av 8 timmar per dygn gälla, med inskränkning av arbetet å söndag och helgdag. För ekonomipersonalen i passagerarfartyg föreslås en ordinarie arbetstid av samma omfattning som till sjöss och i annat fartyg 8 timmar om dygnet under loppet av 12 timmar i följd.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skall i fartyg, som utnyttjas i inskränkta fart än nordsjöfart och vars bruttodräktighet uppgår till högst 1 200 registerton, sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen kunna åläggas ytterligare en timmes ordinarie arbete om dygnet i fråga om vissa angivna arbeten och för sådan sjöman å fartyg understigande 500 registerton en ännu längre arbetstid, eller i vanliga fall upp till 14 timmar.

Departementschefen anger såsom motivering för att en sådan förlängning av arbetstiden å ankomst- och avgångsdygn förekommer, att i lagstiftningen

icke böra fastställas bestämmelser som komma att innebära övertidsersättning för löpande ordinarie arbete.

Det torde icke vara obekant, att en betydande del av det arbete, som tidigare ansågs ingå i en sjömans ordinarie arbetsuppgifter i samband med fartygets ankomst resp. avgång, såsom klargöring för lossning eller lastning, vinchkörning m. m., numera utföres av stuveriarbetare och utvecklingen således gått i den riktningen, att en reducering av arbetstiden för sjöman dessa dygn är möjlig. En fortsatt överföring av liknande arbeten till stuveriarbetare kommer säkerligen att ske. Vissa expeditionsärenden, ombordtagning av proviant och skeppsförnödenheter, post och passagerareffekter m. m. kunna likaledes utan olägenhet utföras av andra än de ombordanställda.

Synnerligen anmärkningsvärt måste det anses vara, att lagförslaget kommer att medföra en utökning av den ordinarie arbetstiden för trevaktsindeldad maskinpersonal i ett betydande antal fartyg. Detta måste betraktas som orimligt, då intet som helst behov eller motiv kan anföras för en sådan ändring. Nu gällande lags 7 § a) bör därför kvarstå i lagen.

Som motiv för en utökning av ordinarie arbetstiden för vaktindeldad sjöman å ankomst- och avgångsdygn i fartyg upp till 1 200 br.-reg.-ton har endast anförts, att såsom ordinarie arbete förrättad vakttjänst till sjöss i efterhand skulle förvandlas till övertidsarbete, därest fartyget senare på dagen ankommer till hamn och förrättad vakttjänst därigenom överstiger det antal timmar, som lagen ålägger vaktindeldad sjöman såsom ordinarie arbetstid. I intet fall kan detta gälla styrman eller maskinist i fartyg med en bruttodräktighet, överstigande 1 000 registerton, och maskinbefäl i fartyg med en maskinstyrka, överstigande 700 indikerade hästkrafter. Beträffande däck- och maskinmanskaper i fartyg med minst 500 registerton kan ej heller av dem förrättad vakttjänst i efterhand förvandlas till övertidsarbete, då enligt lagförslaget förutsättes, att vakttjänsten till sjöss för dem indelas i tre vakter. Likadant skulle förhållandet bli för vaktindeldad eldare, som har att för hand elda med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång. Vad motivet än kan ha varit, då gränsen i lagförslaget angivits till 1 200 registerton, så ha under inga omständigheter de anförda skälen kunnat gälla beträffande de här anförda grupperna.

Kommerserådet Böös' uppfattning om att i lagförslaget bör införas en bestämmelse som möjliggör att vaktindeldad sjöman kan åläggas upp till 14 timmars ordinarie arbetstid å ankomst- och avgångsdygn kan icke anses motiverad. Det måste nämligen starkt ifrågasättas, om nödvändig vakttjänst i fartyg alltid skall betraktas som ordinarie arbetstid. Fastställes den ordinarie arbetstiden å ankomst- och avgångsdygn för vaktindeldad sjöman till 8 timmar per dygn, kan givetvis icke någon ordinarie arbetstid i efterhand förvandlas till övertidsarbete. Den tid vaktindeldad sjöman får förrätta vakttjänst utöver 8 timmar å ankomst- och avgångsdygn kan kompenseras med motsvarande fritid i hamn.

För närtrafiken bör kunnas förutsättas en delvis omorganisation av arbetet i hamn för att icke manskapet i samma utsträckning som nu skall behöva deltaga i lossnings- och lastningsarbete.

#### 4 KAP. 13 §. Begränsning av övertidsarbete.

I det yttrande som Svenska sjöfolksförbundets styrelse avgivit i anledning av 1946 års sjömanskommittés förslag till ny sjöarbetstidslag föreslås, att övertidsarbete begränsas till högst 12 timmar per vecka, dock att högst 4 timmar per vecka må förekomma som övertidsarbete i hamn. Styrelsen föreslår vidare, att s. k. stopptörnar och »stand by», vilka innebära att befälhavaren kan beordra sjöman att utan ersättning kvarstanna ombord, böra utgå.

Det föreliggande lagförslaget innehåller icke någon ändring av övertidens begränsning, utan sjöman kan även i fortsättningen åläggas övertidsarbete upp till 24 timmar per vecka. Detta är så mycket mer anmärkningsvärt, som just detta stadgande i mycket hög grad möjliggjort en orimligt lång arbetstid för sjöfolket. Ett bibehållande av den nuvarande 24-timmarsmaximeringen av övertiden kommer utan tvivel att i stor utsträckning förminska eller eliminera andra förbättringar av lagen.

Någon motivering för bibehållande av nuvarande stadgande har ej avgivits vare sig av sjömanskommittén eller av departementschefen. Bärande skäl för att övertidsarbete skall kunna åläggas sjöman i den utsträckning, som f. n. och enligt lagförslaget föreskrives, torde ej heller finnas att anföra. Däremot tala starka skäl för en ytterligare begränsning av övertidsarbete, icke minst arbets-hygieniska.

I det mindre tonnaget kommer fortfarande att tillämpas 84 timmars arbets-vecka till sjöss. Utöver denna i sig själv orimligt långa arbetstid tillåter lagen ytterligare 24 timmars övertidsarbete, d. v. s. 108 timmar av veckans 168. För det övriga tonnaget och vid hamnliggande blir det 48 timmar plus 24 timmars övertidsarbete, d. v. s. 72 timmar. Utöver detta kan sjöman dessutom lagenligt åläggas ytterligare förlängd arbetstid enligt vad som under 13 § punkterna a)–d) stadgas. Lagens bestämmelser om begränsning av övertidsarbetet bli således helt illusoriska, och den tid som sjöman kan åläggas arbeta under en vecka begränsas praktiskt taget endast av det antal timmar som veckan omfattar.

Orimligheten i ett stadgande enligt förslaget kommer bäst till synes vid en jämförelse mellan de 200 övertidstimmar per år som äro tillåtna för arbetare i land mot 1 248 för sjöman. Mot bakgrunden av att övertidsarbete av hälsoskäl maximerats till 200 timmar per år för arbetare i land framstår också med skrämmande tydlighet det brutalt hälsovådliga i de nuvarande bestämmelserna om övertidsarbete till sjöss.

Avsikten med all arbetslagstiftning bör ju vara att ge arbetarna ett visst skydd. En lag, som ålägger övertidsarbete i en sådan omfattning som den nu-

varande — och alltså även den nu föreslagna — ger icke något sådant skydd utan tjänar fast mer syftet att legalisera omänskliga arbetsförhållanden.

I frågan om s. k. stopptörnar och »stand by» böra räknas som övertid och betalas som sådan, torde det räcka med att anföra vad Svenska sjöfolksförbundet skriver i sitt yttrande: »Det oskäligen i att en sjöman godtyckligt och utan ersättning främtages sin fritid ligger i så öppen dag att någon ingående argumentering däremot ej synes nödvändig.»

Kungl. Maj:t föreslår, att den nuvarande lagens förbud mot regelbundet övertidsarbete i nordsjö- och vidsträcktare fart till sjöss utbytes mot en rekommendation om att regelbundet övertidsarbete ej bör förekomma. Detta innebär en försämring gentemot nu gällande lag. Som motivering för denna lagändring anges, att den är nödvändig för att den föreslagna arbetstidsbegränsningen i lagen som helhet skall kunna genomföras. För att stadgandena i 4 § punkterna a) — f) angående ordinarie arbetstid till sjöss etc. skola kunna tillämpas erfordras emellertid en bemanning, som är tillräcklig för att uppfylla lagens bestämmelser utan att övertidsarbete skall behöva tillgripas, varför det skäl som anges ej kan anses vara ett motiv för en ändring av lagen enligt förslaget. För de fartyg, där anordnandet av ytterligare bostäder och inrättningar för en tillräcklig bemanning icke är möjligt — om det nu existerar några sådana fartyg — skall ju f. ö. den ordinarie arbetstiden enligt förslaget beräknas utan avseende på vad som i lagen därom stadgas, varför bestämmelse om övertidsarbete varom här är fråga ej heller behövs.

Något egentligt skäl för den lagändring som föreslås i propositionen kan därför ej anses föreligga, medan däremot starka skäl tala för att en ändring företages i den av Sjöfolksförbundet föreslagna riktningen.

Med stöd av det ovan anförda föreslås,

att riksdagen måtte besluta godkänna Kungl. Maj:ts proposition nr 265 med följande tillägg och ändringar:

## 1 KAP.

### 1 §.

1 mom. Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning på grund av förmäns uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes.

2 mom. Stycket »föreståndare för — — — inom avdelningen;» ändras till följande lydelse: »föreståndare för ekonomåvdelningen å fartyg varå utom denne minst sex personer äro anställda inom avdelning;».

Stycket »person vilken är — — — direkt betjäna passagerare;» utgår.

Stycket c) utgår.

Momentet i övrigt oförändrat med beteckningar ändrade i anledning vad här föreslagits.

## 2 KAP.

## 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör högst

å passagerarfartyg:

a) 10 timmar om dygnet för person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjänande;

b) 9 timmar om dygnet för den egentliga kökspersonalen;

c) 8 timmar om dygnet för annan personal. Arbetstiden må dock ej överstiga 48 timmar i veckan.

å annat fartyg:

8 timmar om dygnet.

Å helgdag må köks- och upppassarpersonal icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas i passagerarfartyg mellan klockan 7 och klockan 20 samt i annat fartyg mellan klockan 6 och klockan 18.

Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid fördelas i enlighet med en av befälhavaren på förhand fastställd arbetsplan.

## 7 §.

1 mom. Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet; dock att

å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjömannen än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 3) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten eller avgången, 4) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 5) för besättningens förplägning erforderligt arbete.

2 mom. För sjöman som tillhör ekonomipersonalen må den ordinarie arbetstiden vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn icke överstiga

å passagerarfartyg: den för vederbörande sjöman stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

å annat fartyg: 8 timmar om dygnet under loppet av 12 timmar i följd.

3 mom. Arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, må ej överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss.

4 KAP.

13 §.

Övertidsarbete må ej åläggas sjöman under längre tid än 4 timmar om dygnet och högst 12 timmar i veckan. Dock må övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning, att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar.

Med övertidsarbete avses även den tid sjöman av förman beordras kvarstanna ombord.

Övertidsarbete må ej förekomma regelbundet.

Från den i första stycket stadgade begränsningen undantages övertidsarbete som erfordras för

- a) nödig vakttjänst i hamn;
- b) vidtagande av åtgärder som blivit påbjudna av myndighet i hamn;
- c) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

Stockholm den 8 juni 1948.

*Gunnar Dahlgren.*

*Gunnar Adolfsson.*

---