

Nr 427.

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

I proposition till riksdagen med förslag till sjöarbetstidslag har Kungl. Maj:t föreslagit, att kap. 1 § 1 mom. 2 första meningen skall få följande lydelse: »från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg varå utom denne minst två personer äro anställda;» och samma mom. f) följande lydelse: »segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 bruttoregister-ton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 20 register-ton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat», d. v. s. samma lydelse som i nu gällande sjöarbetstidslag.

Den föreslagna bestämmelsen att endast vissa befälhavare å fartyg, varå utom denne minst en person är anställd, skola vara underkastade lagstiftningen, är en olämplig avgränsning, ty om en befälhavare utövar befäl över en eller två personer, är detta icke något motiv för att undantag skall göras i det ena men ej i det andra fallet. En mera praktisk gräns skulle vara, att befälhavare å fartyg, som är ensamt fartygsbefäl ombord, falla under lagens bestämmelser, medan övriga befälhavare skola vara undantagna. En sådan begränsning skulle bättre överensstämma med de praktiska förhållandena, ty en befälhavare, som till sitt förfogande även har ett annat fartygsbefäl, kan i viss mån anpassa sin egen arbetstid så som han önskar, då däremot befälhavare, som ensamt utöva befäl, icke ha denna möjlighet. Så snart fartyget är i gång måste en ensam befälhavare vara i tjänst och kan icke vid något tillfälle anpassa sin arbetstid efter egna önskningsar. Det är uteslutande rederiet och fartygets gångtid som reglera hans arbetstid. Detta har resulterat i att befälhavarna i dessa fartyg ha en mycket lång arbetsdag. Arbetstid om 14, 16 och 18 timmar per dygn förekommer i stor utsträckning. Det förekommer även i bogserfartyg, att besättningen ibland tjänstgör i två skift medan däremot befälhavaren icke får någon avlösning.

Den inskränkning av lagens tillämpningsområde, som gjorts genom att fartyg med en nettodräktighet under 20 register-ton undantagits, är av mycket olycklig karaktär. Nettodräktigheten är nämligen en olämplig och osäker mätare av ett fartygs verkliga storlek, ty nettodräktigheten är det utrymme som kvarstår, sedan allt det för fartygets framdrivande utnyttjade utrymme undantagits. Följaktligen är ett fartygs nettodräktighet icke så

mycket beroende på fartygets storlek som på vad fartyget användes till och huru konstruktören förstått nedskära nettodräktigheten. Fartyg, vilka icke äro avsedda för frakt- eller passagerarfart, exempelvis bogserfartyg, kunna således oavsett storleken genom särskild konstruktion nedbringas till huru litet nettotonnage som helst. Icke endast vid nybyggnad kan nettotonnaget nedbringas under 20 ton, utan även å äldre fartyg kan, genom att utrymme som inräknas i nettodräktigheten ombygges till »extra kolbox», »extra kättingbox» eller dylikt, nettotonnaget nedbringas under 20 ton.

Ett fartygs nettodräktighet förhåller sig i regel till bruttodräktigheten som 1 till 2 eller 2,5, men beroende på byggnadssättet och arten kan detta förhållande ändras till 1 till 10 eller 11. Huru föga lämpligt nettotonnaget är såsom mätare av vissa fartygs storlek bör härav tydligt framgå.

Den gällande och nu åter föreslagna begränsningen av lagens tillämpningsområde medför sådana missförhållanden som att ett fartyg om 35 å 40 registertons bruttodräktighet med två å tre mans besättning, inklusive befälhavaren, och 20 å 30 hkr:s maskinstyrka är underkastat gällande sjöarbetstidslag, medan ett annat fartyg om 150 å 200 registertons bruttodräktighet, 12 mans besättning samt 500 å 600 hkr:s maskinstyrka är undantaget lagens tillämpning.

Att lagstiftaren verkligen avsett skapa författningsföreskrifter, som i praktiken få sådana egenartade konsekvenser, måste ifrågasättas, och man måste också fråga sig, huruvida inte lagens avfattning i detta stycke torde bero på att man icke rätt uppfattat konsekvenserna av den avgränsning som här skett.

I nuvarande sjöarbetstidslag § 1 mom. 2 a)—f) ha vissa angivna fartygstyper undantagits lagens tillämpningsområde. Bland dessa förefinnas icke bogserfartyg, varför det kan ifrågasättas, huruvida lagstiftaren haft för avsikt undantaga dessa fartyg från lagens tillämpningsområde. Visserligen kan invändas, att lagstiftaren genom begränsningen till 20 nettoregisterton velat undantaga bogserfartygen, men denna form av begränsning är för bogserfartyg den minst lämpliga, vilket bäst belyses av att i nuvarande stund stora bogserfartyg äro undantagna lagens tillämpning, medan små sådana falla under lagens bestämmelser.

Departementschefen har i anledning av de yrkanden som framkommit i remissyttrandena bl. a. anfört: »Beträffande bogserfarten torde det förhålla sig så, att den vid vissa tillfällen eller under vissa perioder har behov av att kunna förfoga över de anställdas arbetskraft utan några inskränkningar i lag. Å andra sidan förekommer det långa tider, då bogserfartygen blott ligga i beredskap och arbetet inskränker sig till i huvudsak endast passning. Under nu angivna förhållanden torde övervägande skäl tala för att icke utvidga sjöarbetstidslagets tillämplighet å bogserfartyg». Bogserfarten skiljer sig i dessa hänsenden icke från sjöfarten i övrigt, ty de

tillfällen och perioder av intensifierat arbete, som här omnämnes, förekomma i mycket stor utsträckning även på andra områden inom sjöfarten. Under normala fredsförhållanden brukar ett ordinärt handelsfartyg ligga i hamn 1/3 av året (enligt en nyligen utförd utredning av ett engelskt rederi har hamntiden för handelsfartyg numera på grund av stockning i hamnarna ökat till nära 2/3 av året) och för kustbogserare torde sjötiden snarare över- än understiga, vad som är normalt för ett ordinärt handelsfartyg.

Rörande departementschefens yttrande att bogserjöfarten utan författningsrestriktioner har behov att förfoga över de anställdas arbetskraft må framhållas, att alltsedan gällande lagstiftning trädde i kraft denna varit tillämpad genom avtalsöverenskommelser, varjämte i avtal ytterligare arbetstidsbegränsning varit fastställd. Att anföra bogserfartygens beredskaps- och passningstid såsom skäl för undantag från lagens tillämpning är ingen bärande motivering, ty vid de tillfällen, då bogserfartygen ligga i beredskap, utför besättningen samma arbete som vilken annan fartygsanställd besättningsman som helst, d. v. s. underhålls- och rutinarbeten. Dessa arbeten, målning, rostbankning etc. äro visserligen icke så betungande som sjötjänst ofta är, men de äro dock av sådant slag, att de tarva begränsning.

Förslag i denna riktning har jämväl framlagts av tidigare utredningar, som yrkat, att arbete å fartyg om 25 registertons bruttodräktighet måtte regleras av lagstiftningen. Sålunda föreslogo sakkunniga, som utförde utredning till 1938 års lag, följande föreskrift: »segelfartyg utan hjälpmaskin, samt annat fartyg vars bruttodräktighet icke överstiger 25 registerton och som nyttjas i inskränkta fart än norrsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat». Följaktligen ansågo dessa sakkunniga, att en begränsning uttryckt i nettoregisterton var olämplig. I detta sammanhang må framhållas, att av dem föreslagen begränsning överensstämmer med den i norsk sjöarbetstidslag den 10 mars 1939 fastställda gränsen, dock att den norska lagen beträffande passagerarfartyg och fartyg i reguljär lasttrafik satts till 10 bruttoregisterton.

Departementschefen anförde i anslutning härtill följande: »Vidkommande ifrågasatt utsträckning av sjöarbetstidslagens tillämpning till fartyg som för närvarande äro därifrån undantagna, har jag, efter prövning av de förslag som i sådant hänseende från skilda håll framkommit, anslutit mig till ämbetsverkens mening härutinnan. Jag har visserligen ej varit främmande för tanken att, på sätt i sakkunnigförslaget skett, likställa motorsegelfartygen med andra maskindrivna fartyg, eller att åtminstone genom en övergångsbestämmelse inskränka undantaget beträffande motorsegelfartyg under 100 bruttoton till existerande fartyg. Vid närmare övervägande har jag emellertid funnit förhållandena inom denna gren av sjöfarten med dess små och i allmänhet ekonomiskt föga bärkraftiga fartygstyper,

bemannade i regel med allenast några få man, över huvud taget mindre lämpade för sådan reglering varom här är fråga, och jag har härvid jämväl tagit hänsyn till förefintligheten av liknande skäl och omständigheter som de vilka i fråga om den allmänna arbetstidslagen föranlett undantagandet av smärre företag (med högst 4 arbetare)».

Departementschefens tveksamhet grundade sig sålunda på omtanken om de ekonomiskt mindre bärkraftiga motorsegelfartygen och jämförelsen med arbetstidslagens undantag för smärre företag med högst 4 arbetare. Där- emot synes denna tveksamhet icke ha gällt bogserfartygen.

Den nuvarande arbetstiden ombord å bogserfartygen varierar mellan 48 timmar i veckan och 84 timmar i veckan. Variationen beror på att all reglering av arbetstiden ombord å dessa fartyg överlåtits till de avtals- slutande parterna, varför lagens tillämpning å dessa fartyg är önskvärd för åstadkommande av en mera tillfredsställande ordning.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta, att Kungl. Maj:ts förslag till sjöarbetstidslag § 1 mom. 2 måtte erhålla följande ändrade lydelse: »Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg, varå, utom denne, minst ett fartygsbefäl finnes anställt», samt

att § 1 mom. 2 f) erhåller följande ändrade lydelse: »segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton eller ock annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 30 registerton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat».

Stockholm den 8 juni 1948.

Rickard Lindström.

Oscar Mattsson.

Axel Uhlén.

A. Gillström.

Hjalmar Nilsson
i Kramfors.

Birger Andersson.