

## Nr 428.

Av herr **Lövgren** i Nyborg, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 364, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.*

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 364 med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg tillåter jag mig att väcka följande motion.

Det skall villigt erkännas, att det nu framlagda förslaget innebär en väsentlig förbättring utöver nu gällande lag, men det synes dock, som om man i det kungl. förslaget tagit allt för stort intryck av de från redarehåll framförda betänkligheterna mot detsamma.

I de sakkunnigas betänkande framhålles, att man i utlandet saknar en genomförd lagstiftning på detta område, och från redarehåll säges, att ett bifall till förslaget skulle ställa de svenska fartygen i en svår ställning, när det gällde konkurrens med utlandet. Gent emot dessa argument vill jag framhålla, att det framlagda förslaget innehåller mycket små framsteg utöver vad som redan nu är gällande praxis ombord på de större maskindrivna i nordsjö- och oceanfart gående fartygen, och att det, att utlandet saknar en genomförd lagstiftning på detta område, icke är precis detsamma som att arbetstiden är oreglerad. Tvärtom så har man i en del länder redan för ett tiotal år sedan genomfört åtta timmars dagen ombord å fartyg. Så är fallet i Australien och New Zealand. Redan år 1909 var genom överenskommelse mellan sjöfolkets och redarnas organisationer arbetstiden i hamn fastställd till åtta timmar, när fartyget låg i hamn, och denna arbetstid skulle förläggas till tiden mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m. All annan arbetstid, som icke avsåg fartygets säkerhet, betraktades som övertid och betalades som sådan. Sedermera träffades nytt avtal 1911, som utsträckte åtta timmars dagen att gälla även till sjöss, d. v. s. man genomförde konsekvent trevaktsystemet för såväl däck- som maskinpersonal. Under det senaste årtiondet har den största arbetareorganisationen på detta område, nämligen den Engelska

sjömans- och eldareunionen, oavlåtligt arbetat i samma riktning som organisationerna i Australien och Amerika, varför talet om, att ett bifall till förslaget skulle innebära övermäktig utländsk konkurrens, icke har stöd i verkligheten. Tyvärr saknar jag bestämda uppgifter om de senaste på detta område träffade avtalens innehåll, men man kan säkert utgå ifrån, att de åtminstone icke innehålla någon förlängning av arbetstiden.

Klart är, att ett konsekvent genomförande av åtta timmars dag på alla fartyg icke är möjligt, när det gäller arbetet till sjöss, men de stora maskindrivna fartygen äga redan nu i de flesta fall så stor besättning, att det medgäve trevaxtsystem, om man blott avstode från bruket att avdela en del av manskapet till dagmän. Den å vårt lands kanal-fartyg existerande hänsynslösa utsvettningen av manskapet måste komma till ett slut, ty det är att märka, att dessa kanalfartyg äro i stort sett av samma typ som de i kustfart gående fartygen i Australien, vilka för mer än tio år sedan hade en genomförd åtta timmars dag, och argumentet om konkurrens med utlandet håller i detta fall icke.

Till förslagets olika paragrafer tillåter jag mig att göra följande anmärkningar.

4 §. Man har här fastställt, att arbetstiden för vaktindelt manskap icke får överstiga tjugufyra timmar under två på varandra följande dygn. Under hänvisning till vad som framhållits härovan hemställles, att detta ändras till samma, som gäller för eldare, d. v. s. *sexton* timmar på alla i nordsjö- och oceanfart gående fartyg, som mäta mer än ett tusen bruttoton.

5 §. För en del av manskapet, som tjänstgör som dagmän, bör arbetet fastställas till samma som i hamn, *åtta* timmar, och det rengöringsarbete, som kan anses nödvändigt att utföra på sön- och helgdagar, begränsas till det allra nödvändigaste och förlägges till tiden mellan kl. 6—9 f. m. I konsekvens härmed måste också tredje stycket i åttonde § ändras till *femtiosex* timmar.

10 §. De argument, som framförts av de sakkunniga och i den kungl. propositionen för åtta och en halv timmes dag, när fartyget ligger i hamn, synas mig icke så motiverade, att de förtjäna beaktande. Ty redan nu är det brukligt, att av- och påluckning utföres av hamnarbetarna i de flesta fall ävensom förtöjning av pråmar m. m. För kökspersonalens vidkommande vore det önskligt att nedbringa den oskäligt långa arbetstiden till ett mindre antal timmar än som föreslagits, men i saknad av tillfredsställande upplysningar över möjligheten att åstadkomma detta avstår jag från att på denna punkt göra något yrkande. Den tid, som får användas för rengöring på sön- och helgdagar, synes mig

böra begränsas till endast en timme, vilken bör förläggas till tiden mellan kl. 6—9 f. m. Ävenså synes mig tiden för den ordinarie arbetsdagen böra förläggas till tiden mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m.

13 §. Beträffande punkterna a) och c) i denna paragraf vill undertecknad yrka, att de bli gällande endast till sjöss samt att askhissning så vitt möjligt förläggas till utförande av vakt på däck, och i de fall, då detta ej är möjligt, fria vaktens män, som deltaga, må erhålla ersättning som för övertid.

14 §. De i denna paragraf föreslagna bestämmelserna synas så vagt avfattade, att de faktisk skulle medföra, att de flesta förhållningar, skalkning av luckor med flera åtgärder till lastens skydd skulle förläggas till vad som borde vara manskapets fritid. Undertecknad yrkar därför, att alla förhållningar och arbete, som avser lastens säkerhet, när fartyget ligger i hamn, och utföras på annan tid än den ordinarie, betraktas som övertid.

15 §. Den i denna paragrafs fjärde moment föreslagna begränsningen av övertiden till aderton timmar i veckan synes mig allt för drygt tilltagen även om det yrkande, som undertecknad gjort i 4 §, skulle vinna bifall. Och naturligtvis blir detta i ännu högre grad fallet med fartyg i östersjö- och kanalfart. Jag tillåter mig därför att yrka, att den tid, som sjöman må användas till övertidsarbete, bestämmes till *tolv* timmar i veckan

Om de av mig härovan framförda synpunkterna vinna utskottets bifall, hemställes vördsamt, att de i konsekvens därav föranledda ändringarna i Kungl. Maj:ts förslag utredigeras av utskottet.

Med stöd av vad härovan anförts, får jag hemställa,

att riksdagen måtte i det i propositionen nr 364 framlagda förslaget till lag om arbetstiden å svenska fartyg vidtaga sådana av vederbörande utskott formulerade ändringar och tillägg, som här ovan framhållits såsom befogade och önskvärda, samt att riksdagen ville till Kungl. Maj:t avlåta en skrivelse med begäran om utredning och förslag till införande av trevaktsystem å svenska fartyg, vilka icke efter ett bifall till ovan framförda förslag erhållit detsamma.

Stockholm den 11 april 1919.

O. V. Lövgren.

