

**Nr 10.**

Av herr **Thore**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 6,  
med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

Uti en till innevarande urtima riksdag avlämnad proposition nr 6, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, har Kungl. Maj:t i huvudsak upptagit de bestämmelser om arbetstiden ombord å fartyg, som innehölls i den i samma ärende till årets lagtima riksdag inlämnade propositionen nr 364. I vissa punkter har förslaget omarbetats i enlighet med vad vederbörande utskott, särskilda utskottet nr 2, vid sistnämnda riksdag föreslagit. De gjorda ändringarna i detta avseende kunna betraktas som ett medgivande åt sjöfartsnäringen. Å andra sidan innehåller det nya lagförslaget en omändring av bestämmelserna angående sjöfolkets arbetstid i hamn — arbetstiden har föreslagits att nedsättas från 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> timme pr dag till 8 timmar (7 timmar i tropikerna) —, som för sjöfarten måste anses medföra ogynnsamma verkningar.

I sistnämnda punkt och för övrigt i flera andra avseenden, av mig förut berörda i en reservation till andra särskilda utskottets utlåtande nr 6, är Kungl. Maj:ts förslag otillfredsställande och bör undergå en omarbetning, innan det upphöjes till lag. Och tillåter jag mig att motionsvis föreslå ändring i väsentligen följande stycken.

I 1 § 2 mom. e) har från lagens tillämpning undantagits arbete, som utföres av person anställd å »segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat». Allaredan har till riksdagen inlämnats en motion, vari, på vissa anförda grunder, begäres, att den i propositionen uppdragna gränsen för segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, höjes till 150 br.-ton. Jag ansluter mig helt till detta yrkande. Men därjämte anser jag, att den för andra fartyg än segelfartyg stipule-

rade gränsen av 20 nettoton är för låg, samt föreslår i överensstämmelse med mitt yrkande i meromnämnda reservation till utskottsutlåtandet nr 6, att gränsen sättes till 100 br.-ton. Det framkom, såväl i yttrandena över det av skepptjänstkommitterade uppgjorda förslaget om arbetstiden å svenska fartyg som vid den föregående behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition i utskottet, en sådan mängd vägande invändningar mot att indraga det mindre och i kust- och inomskärsfart sysselsätta tonnaget under en arbetstidslag, att det synes nödvändigt, att riksdagen, vid sin behandling av ärendet, nu beaktar dessa invändningar. Det föreligger absolut inga bärande skäl att omforma den arbets- och vilorutin, som man genom erfarenhet och plägsed funnit lämplig för den ifrågavarande trafiken, till gagn för såväl fartygsägaren, besättningsmannen och allmänheten, men som måste växla efter olika förekommande fall, och utbyta densamma mot en arbetstidslags snäva och stereotypa bestämmelser. Det är gott och väl att man i det nya förslaget såtillvida modifierat det ursprungliga kungl. förslaget, att en tongräns, sammanfallande med den dräktighet, då registreringsplikt föreligger, blivit uppställd. Men dels är denna tongräns satt för låg, dels måste den i vissa fall anses vara oegentlig. Fall förekomma ganska ofta, t. ex. i fråga om bogserångfartyg och passagerarfartyg, då nettotontalet är litet, men bruttotontalet jämförelsevis stort. Å andra sidan skulle med en gräns av 20 nettoton så gott som all sjögående prämtrafik komma under arbetstidslagen, vilket måste anses vara föga lämpligt. Nettotontalsgränsen bör på den grund utbytas mot en bruttotontalsföreskrift och gränsen lämpligen sättas vid 100 br.-ton.

I det nya förslaget om arbetstidslag för personalen ombord å fartyg har Kungl. Maj:t icke ansett sig kunna acceptera utskottets ändringsförslag från i våras rörande § 3, nämligen att vakttjänstgöring i skift skulle erfordras först då resans längd uppgick till 15 timmar och däröver. För sjötrafiken å landets inre vattenvägar och även i kustfart måste det emellertid anses som en fördel, att i särskilda fall och utan att uppehållet å eventuella anöringsorter behöver uppgå till två timmar med enkel besättningsstyrka kunna företaga en resa på 15 timmar. Ett sådant medgivande innebär ju ingalunda, att något ingrepp sker i den för personalen föreskrivna maximiarbetstiden. En återgång till de av utskottet föreslagna 15 timmarna bör alltså genomföras.

I fråga om den uti § 4 föreslagna arbetstiden för styrmän, maskinister, motormän m. fl. samt eldare vidhåller jag mitt i reservationen till förra utskottsutlåtande gjorda yrkande. Motiverna återfinnas i nämnda betänkande.

Den nedsättning av arbetstiden i hamn från 8 1/2 timmar till 8

timmar — i tropikerna 7 timmar —, som vidtagits i det omarbetade förslaget, finner jag ur flera synpunkter vara föga välbetänkt. Anledningen till att en ytterligare minskning gjorts i den allaredan, i jämförelse med nu gällande föreskrifter i sjölagen, genom propositionen till lagtima riksdagen företagna starka begränsningen av arbetstiden i hamn, torde huvudsakligen vara att tillskriva den överenskommelse om tillämplande av en 8 timmars arbetsdag, som nyligen slutits mellan Sveriges redareförening och däck- och eldarepersonal å de till denna förening hörande ångfartyg. Det synes egendomligt, att man omedelbart är färdig att lagfästa ett avtal av den tillfälliga natur, som överenskommelser mellan de nämnda korporationerna pläga vara, och att man desslikes ämnar införa denna arbetstid överallt inom sjöfarten, även där varest besättningsmännen varit fullständigt oberörda av den konflikt, som lett till nämnda avtal. Med samma fog kunde ju begäras, att en överenskommelse mellan en grupp arbetsgivare och arbetstagare, gående ut på en 54 timmars vecka, bleve gällande lag. Åtta timmars arbetsdagen lär väl icke ha en sådan underbar verkan, att, för den ensam, all annan hänsyn, den må vara nog så berättigad, måste vika. Vid stipulerandet av en maximiarbetstid för sjöfolket måste hänsyn tagas till att arbetet ombord, även då det utföres i hamn, som regel ingalunda är av den ansträngande art, som en del arbete inom industrien eller andra arbetsgrenar. Även den omständigheten, att besättningsmannen ombord bor invid arbetsplatsen och sålunda icke förlorar någon tid vid förflyttning från eller till densamma, talar för, att sjöfolkets arbetstid bör kunna tillmätas något längre än vad som anses vara skäligt för arbetaren i land. Slutligen bör hänsyn tagas till uppehåll i skeppstjänsten (2 § 2 mom.) samt till den i 11 § medgivna ledigheten, vilka omständigheter var för sig nedsätta den genomsnittliga arbetstiden nedom det föreskrivna timantalet. Med hänsyn härtill, och då man icke förnummit, att någon annan sjöfartsnation än Norge — och här är det väl antagligen bara ett experiment för att köpa sig en tids arbetsro till sjöss — tillämnar att införa en lagstadgad 8 timmars arbetsdag ombord å fartyg, finnas goda skäl för att riksdagen i detta stycke icke följer Kungl. Maj:ts förslag. En nedsättning av den nu lagstadgade maximiarbetstiden å fartyg i hamn — 10 timmar utanför och 9 timmar inom tropikerna — till respektive 9 och 8 timmar kan anses vara tillräddig, men därunder bör man icke gå.

I min reservation till det utskottsutlåtande, som i hithörande ärenden framlämnades vid förliden riksdag, anfördes betänkligheter emot att den reguljära farten, särskilt en sådan som bedrives kust- och kanalledes, inrymmes under samma bestämmelser i fråga om övertid, som den allmänna

fraktfarten. Jag har senare haft tillfälle, delvis genom egen erfarenhet ombord å sådana fartyg, att närmare undersöka verkningarna av ett eventuellt införande av bestämmelserna i 15 §. Det har härvid framgått, att det i en mängd fall ej kan bli tal om att fullfölja trafiken som hittills. Turer måste omläggas och indragas, antalet angringsställen minskas, allt till förfång för gods- och passageraretransporten. Det är i synnerhet den reguljära trafiken i långfart kust- eller kanalledes, där skeppstjänsten på grund av resans längd eller vedertaget bruk måste vara indelad i vakter, och där sålunda de jämkningar i arbetstidens fördelning, som möjliggöras genom bestämmelserna i 3 mom. av § 15, icke kunna tillämpas, varest olägenheterna bli kännbara. Den betydelse, som de reguljära sjöförbindelserna kust- och inomskärsledes har för hela samfärdsväsendet i vårt land, gör det till en fråga av allmän vikt, att några opåkallade försämringar, fördyringar och fördröjningar i denna samfärdsel icke böra äga rum. Vidare gränser för övertidsarbete inom denna slags sjöfart än vad lagförslaget innehåller måste medgivas, om trafiken skall kunna hållas samman. Eller också måste de i 1 § av lagen av Konungen medgivna undantagen från tillämpningen av arbetstidslagen synnerligen frikostigt tillämpas. Dispensen bör omfatta en hel sammanhängande rut för det eller de fartyg, som under trafiksäsongen ombesörja trafiken å denna rut. Det måste allaredan nu bliva klart, att undantagen från lagens tillämpning måste bli många och vida, såframt man ej vill riskera, att viktiga trafikleder till sjöss och å våra inre vattenvägar, berörande en mängd orter, nedläggas eller avsevärt försämrats.

Ehuru vägende anmärkningar anförts mot storleken av den övertidsersättning, som enligt 16 § skulle tillkomma sjöman, har någon ändring i förevarande avseende icke blivit vidtagen i det nu framlagda förslaget. I stället har till paragrafen lagts, att övertidsersättningen skall utgöra *minst* så och så stor del av den kontanta månadslönen. Då proportionen är föreslagen att beräknas till en etthundrafemtiondel, respektive en sjuttiofemtedel av månadshyran, skulle detta för att vara en riktig beräkningsgrund förutsätta, att antalet arbetstimmar pr månad borde utgöra endast 150 (respektive 75), vilket tydligen är ett alldeles för lågt tal. Även måste man vända sig emot, att månadshyrans storlek skall vara den för övertidsersättningen utslutande bestämmande faktorn. Detta strider såväl mot nu gällande stadgande i sjölagen som mot allmän plägsed och ingångna avtal. Den uppfattningen synes i allmänhet ha blivit godkänd och är för övrigt fullt berättigad, då hänsyn tages till övertidsarbetets natur, att timpenningen bör vara tämlingen ensartad för de i övertidsarbetet deltagande. Överhuvud måste sägas, att den be-

räkningsnorm, som nu innehålles i sjölagen, dock med någon höjning av sifferbeloppen, bör bibebållas.

I det avtal, som nyligen slutits mellan Sveriges redareförening och sjömans- och eldarunionerna, och där månadslönerna för fullbefarna sjömän bringas till närmare 300 kr. och i vissa fall därutöver, finner man samtidigt, att övertidsersättningarna upptagits till följande belopp: kr. 1,45 i timmen till donkeyman, 1:e motorman, timmerman och båtsman; kr. 1,35 i timmen till eldare, 2:e motorman och matros; kr. 1,25 till kollämpare och lättmatros samt 1 kr. i timmen för jungmän. Det omförmåles icke, att någon stegring av övertidsersättningen skall äga rum vid arbete å helgdag eller vid fortsatt övertidsarbete. Med fäst avseende på nu anförda siffror synes mig en modifikation i de av Kungl. Maj:t i propositionen upptagna övertidsersättningarna vara högeligen av behovet påkallad.

Angående tiden för lagens ikraftträdande får jag, under hänvisande till de skäl, som av mig i reservationen till utskottets förra utlåtande i ärendet i denna sak blivit anförda, hemställa, att tidpunkten för lagens ikraftträdande måtte uppskjutas till den 1 jan. 1921.

Jag har här ovan angivit de stycken, där den av Kungl. Maj:t framlagda propositionen om arbetstiden å svenska fartyg bör undergå en väsentlig omarbetning. En del mindre detaljändringar torde desslikes böra företagas. Så exempelvis i sista stycket till § 5, där det bör tjäna till befrämjande av de olika parternas intressen, ifall medgivande lämnas, att i vissa fall arbetstiden för »dagman» kan få förläggas till andra timmar än de i propositionen föreskrivna.

Någon utformning i lagtext av de här ovan gjorda yrkandena har jag icke ansett lämpligt att göra, utan har jag äran anhålla,

att vederbörande utskott, med beaktande av de i motionen framförda synpunkterna och förslagen, måtte omarbeta Kungl. Maj:ts proposition nr 6, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, i närmaste överensstämmelse med föreliggande motion.

Stockholm den 12 augusti 1919.

*Alex. Thore.*

Stockholm 1919. Kungl. Boktryckeriet. P. A. Norstedt & Söner.  
*193420*