

Nr 9.

Av herrar **Karlsson** i Sandviken och **Lövgren** i Nyborg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 6, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 6 med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg tillåta vi oss att väcka följande motion.

Vid årets lagtima riksdag förelåg till riksdagens prövning en proposition av i stort sett samma innehåll. I motion (nr 428) av under-tecknad Lövgren framfördes då vissa ändringsyrkanden, vilka ansågos nödvändiga, om lagen skulle tillfredsställande fylla sin uppgift att ordna sjöfolkets arbetstid. Som motiv för dessa ändringsyrkanden anfördes bland annat:

»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 eldarunionen, oavslått 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.»

Utöver detta kan, såsom departementschefen anmärkt i sin motivering till förslaget, anföras, att man i Norge genom lagstiftning och i Danmark genom avtal mellan de intresserade parterna löst problemet om åtta timmars dag.

På en del punkter avviker förslaget från det vid lagtids riksdagen framlagda på ett ur manskapssynpunkt mycket ofördelaktigt sätt; ty om man från lagens tillämpningsområde utesluter fartyg under 20 ton, d. v. s. icke registreringspliktiga fartyg, lämnas därigenom arbetstiden oreglerad för en stor del av manskapet på bogserfartygen. Det skulle kunna inträffa, att exempelvis ett sågverksbolag i Norrland äger ett tiotal fartyg i storlek femton—tjugufem ton med samma antal man på varje fartyg och i stort sett samma tjänstgöring; för en del av dessa skulle då arbetstiden regleras, för en annan del icke.

En annan nyhet i det kungl. förslaget är sista stycket i paragraf 10, som lämnar möjlighet att bland besättningen uttaga nattvaktman. Den rätt att erhålla motsvarande fritid föregående eller efterföljande dag är icke tillfredsställande, ty envar som känner till förhållandena vet, hur omöjligt det är att erhålla verklig vila ombord i ett fartyg på dagen, när lossning och lastning jämte andra arbeten, exempelvis rostknackning, pågår. På de flesta fartyg har man också under senare år frångått detta bruk och i stället anställt nattvaktman från land.

Till förslagets olika paragrafer tillåta vi oss göra följande ändringsyrkanden.

§ 1. Med hänvisning till motiveringen härovan yrkas, att i punkt e) orden »samt annat fartyg som icke äger en nettodräktighet av 20 ton», utgår.

§ 4. I denna paragrafs första stycke har man i det kungl. förslaget stannat vid en arbetstid av 24 timmar under två på varandra följande dygn d. v. s. tvåvaktsystem för däcksmanskapet. Vi anse, att det utan större svårigheter skulle låta sig göra att införa trevaktsystem även

för dessa, och yrka därför, att arbetstiden fastställes till sexton timmar under två på varandra följande dygn för fartyg, som mäta mer än 700 bruttoton. Ävenså vilja vi yrka, att hästkraftantalet fastställes till 250 indikerade hästkrafter i Östersjöfart såväl som i Nordsjö- och Oceanfart.

§ 5. I denna paragraf yrka vi, att arbetstiden för dagman bestämmes till åtta timmar och förlägges till tiden mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m.

§ 8. Som en konsekvens av ändringsyrkandet i § 5 måste, om detta bifalles, sista stycket i denna paragraf ändras till femtiosex timmar.

§ 10. I denna paragraf yrkas, att arbetstiden förlägges mellan kl. 7 f. m. och 5 e. m., samt att sista stycket helt utgår.

§ 13. Beträffande punkterna a) och c) i denna paragraf vilja vi yrka, att de bli gällande endast till sjöss, samt att punkt c), askhissning, så vitt möjligt utföres av vakt på däck, och, om fria vaktens män nödgas delta, de må erhålla ersättning som för övertid.

§ 14. Det förekommer rätt ofta, att förhållningar måste företagas på hamnmyndigheternas order, och vi anse det oriktigt, att dessa arbeten skola utföras utan ersättning, i all synnerhet som förhållningarna väl i de flesta fall avse att förflytta fartyget från en lossnings- eller lastningsplats till en annan. I enlighet med denna vår åsikt, yrka vi, att även sådant arbete betraktas som övertid och betalas som sådant.

§ 15. Även om det under paragraf 4 gjorda yrkandet skulle vinna bifall, synes oss den under 4 mom. i denna paragraf föreslagna tiden allt för drygt tilltagen, och vi föreslå därför, att den bestämmes till tolv timmar i veckan.

§ 17. I denna paragraf vilja vi endast yrka, att den erhåller följande lydelse: Avtal, som ingås i strid mot denna lag, vare utan verkan.

Om de här ovan av oss gjorda yrkandena vinna utskottets bifall, hemställes värdsamt, att de i konsekvens därav föranledda ändringarna i Kungl. Maj:ts förslag utredigeras av utskottet.

Med stöd av vad här ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i det i proposition nr 6 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 skrivelse med begäran om utred-

ning och förslag till trevaktsystem å svenska fartyg, vilka icke efter ett bifall till ovan framförda förslag erhållit detsamma.

Stockholm den 12 augusti 1919.

K. J. Karlsson,
Sandviken.

O. W. Lövgren,
Nyborg.
