

**Nr 125.**

**Herr Lindman m. fl., om omedelbart upphävande av lagen om arbetstiden å svenska fartyg eller inställande tillse- vidare av dess tillämpning.**

Den proposition angående förslag till lag om arbetstidens begränsning å svenska fartyg, som av Kungl. Maj:t inlämnades till riksdagen den 21 mars förlidet år samt därefter, sedan lagförslaget fallit i första kammaren på några detaljändringar när, ånyo förelades riksdagen genom proposition av den 2 augusti, blev till sina väsentliga delar godkänd av den vid senare tillfället sammanträdande urtima riksdagen. Med anledning härav har en lag utfärdats om arbetstiden å svenska fartyg, vilken lag trätt i kraft den 1 januari i år, och är lagen avsedd att gälla till och med den 31 december 1923.

Vid nämnda lagförslags behandling i riksdagen påpekades från vår sida de ogynnsamma verkningar, den ifrågasatta begränsningen av arbetstiden å svenska fartyg skulle medföra för svensk sjöfartsnäring, såväl utrikes-sjöfarten som icke minst sjöfarten å inrikes orter. Det framhölls hurusom lagförslaget tillkommit i en synnerlig hast och vilade på en högst bristfällig utredning samt att de utlåtanden över lagförslaget, som inhämtats från sakkunniga myndigheter och sjöfartsnäringen representerande korporationer, innehöllo ett avstyrkande av lagbestämmelser i fråga om inskränkning av arbetstiden å svenska fartyg av så vittgående natur som de förslaget innehöll. Ur den reservation, som av herrar Nilsson i Skottlandshus, Hans Ericson m. fl. bifogades utskottsutlåtandet vid lagtima riksdagens behandling av ärendet, må följande anföras såsom kännetecknande för den ståndpunkt vi då intogo och allt fortfarande intaga.

»Den utredning, på vilken det föreliggande lagförslaget grundats, har icke allenast av medlemmar av den kommitté, som verkställt utredningen, utan även av de myndigheter, vilka haft att därom yttra sig, betecknats såsom i en mångfald viktiga hänseenden ofullständig. På grund av den knappt tillmätta tiden hava varken de ämbetsverk eller lagrådet, vilka det ålegat att granska lagförslaget, kunnat giva detsamma

den ingående behandling, som de själva ansett sakens vikt kräva. Och ännu mindre har tiden medgivit att verkställa den enligt vår mening oundgängliga undersökning av huru lagförslaget skulle komma att verka på exempelvis de stora delar av vår sjöfart, som bedrives längs Sveriges kuster samt å dess insjöar, floder och kanaler ävensom till dess närmaste grannländer. Redan en flyktig granskning av lagförslaget giver tydligt vid handen, att lagen för denna del av vår sjöfart, som alls icke varit representerad inom kommittén, skulle komma att i många fall medföra de mest ödesdigra följder.

Det föreliggande lagförslaget saknar i stort sett någon som helst förebild inom de stora sjöfarande nationerna. Det underlag, som kommitterade haft att bygga sitt förslag uppå, är därför synnerligen bristfälligt, och erfarenheten om en dylik lags verkningar saknas fullständigt. Det synes oss därför vara nödvändigt att, om över huvud taget en lag om arbetstiden å svenska fartyg skall utfärdas, framgå med synnerlig varsamhet och att i varje fall icke träffa avgörande härom, förrän dels kännedom erhållits, huru världens förnämsta sjöfartsidkande nationer för sin del lösa denna fråga, dels erforderlig utredning verkställts beträffande en dylik lags inverkan på vår egen sjöfart och dess konkurrenskraft.

Vi vilja icke underlåta framhålla såsom vår mening, att tiden för ett lagfästande av förslaget är synnerligen olämplig, även på den grund att den pågående utredningen om bemanningens tillräcklighet jämte kosthållningen ombord ännu icke blivit framlagd och vederbörligen granskad. Det lär väl icke kunna bestridas, att, därest arbetstiden ombord skall genom lag regleras, det är av yttersta vikt, att hänsyn tages till resultatet av en dylik utredning.

Av den debatt, som under förslagets behandling inom utskottet blivit förd, har för oss med all tydlighet framgått, huru föga genomtänkt och för våra egna och för internationella förhållanden anpassbart lagförslaget i själva verket är. Och vi kunna icke finna, att detsamma med de ändringar, som av utskottet föreslagits, ens tillnärmelsevis råder bot för de synnerligen grava erinringar, som från sakkunnigt håll redan blivit mot detsamma framställda.

Vi finna även anmärkningsvärt, att ingen som helst utredning angående förslagets ekonomiska verkningar blivit för riksdagen framlagd.

Det är icke möjligt att för närvarande bilda sig ett omdöme angående de förhållanden, under vilka sjöfarten under den närmaste framtiden kommer att arbeta. Så mycket torde likväl kunna förutses, att en skarp konkurrens nationerna emellan kommer att föreligga. Det synes oss då

vara synnerligen betänkligt att för vårt vidkommande stifta lagar, som kunna ställa vår sjöfart i sådant läge, att dess vidmakthållande äventyras.»

Vid lagförslagets framläggande för urtima riksdagen hade, som förut påpekats, några mindre ändringar vidtagits i den k. propositionen, avsedda att mildra lagens verkningar för den mindre och å inrikes orter bedrivna sjötrafiken. Å andra sidan hade arbetstiden i hamn för sjöfarten i allmänhet nedsatts med ytterligare en halv timme pr dag. De försök, som från vår sida gjordes att vid lagförslagets behandling vid urtima riksdagen genomdriva gynnsammare villkor för sjöfartsnäringsen, och vilka bland annat utmynnade uti en begäran om höjande av tongränsen för fartyg, vilka borde undantagas lagens verkningar, utsträckt tillämpning av sextiotre-timmars-veckan, ökning av arbetstiden i hamn, nedsättning av övertidsersättningen, framflyttning av tiden för lagens ikraftträdande m. fl. önskemål, ledde icke till något resultat. Ehuru det påpekades, speciellt med avseende på övertiden och övertidsersättningen, att den enda sjöfartsnation, som hittills antagit en arbetstidslag av den generella beskaffenhet, som den här i landet ifrågasatta, nämligen Norge, funnit sig föranlåten, att lagfästa betydligt lägre övertidsersättningar än vad den svenska lagen bestämde, erhöles icke ens på denna punkt någon jämkning.

Å den utrikes gående handelsflottan har lagen om arbetstiden å svenska fartyg tillämpats något mera än tvänne månader. Dess ogynnsamma verkningar ha tydligen framträtt: nedsatt arbetsproduktion och minskad trafikförmåga, vilka olägenheter icke kunna kompenseras genom någon höjd arbetsintensitet; rent abnorma övertidsersättningar, då det visat sig nödvändigt att för driftens behöriga gång använda sig av en eller flera av besättningen för övertidsarbete.

Vad kust- och kanaltrafiken angår är denna som bekant vid denna tid på året i stor utsträckning nedlagd. De undersökningar, som från denna kategori av sjöfartsutövare nu hålla på att göras angående möjligheten att anpassa trafiken, då den på allvar börjar, efter lagens föreskrifter, samt de på grund av dessa undersökningar föranledda dispensansökningar visa emellertid till fulla lagens ogynnsamma verkningar för denna gren av vår sjöfartsnäring. Faktum är, att om icke kust- och kanaltrafiken i väsentligt större utsträckning, än vad lagen nu medgiver, tillåtes att använda sig av sextiotretimmars-veckan, och om icke en del andra lättnader medgivas, exempelvis att icke blott befälhavaren utan även andra befäls personer undantagas från lagen samt rörande övertidsersättning, så kommer kust- och kanaltrafiken, då den fram på våren i full utsträckning tager sin början, ytterst hårt att träffas.

Under sådana förhållanden, då de ogynnsamma verkningarna av den vid fjolårets urtima riksdag genomförda lagen om arbetstiden å svenska fartyg, både vad angår den större och den mindre sjöfarten, tydligt framträda, och då sålunda väsentliga modifikationer och ändringar i denna lag, modifikationer och ändringar, vars närmare beskaffenhet måste bli föremål för en ingående undersökning, äro synnerligen av behovet påkallade, få vi, på grund av vad sålunda anförts, hemställa:

att riksdagen må för sin del besluta,  
att lagen om arbetstiden å svenska fartyg den 24 oktober 1919 omedelbart måtte upphöra att gälla eller åtminstone tillämpningen därav inställas tillsvidare.

Stockholm den 19 januari 1920.

<i>Arvid Lindman.</i>	<i>P. Nilsson,</i> Bonarp.	<i>E. O. Magnusson,</i> Tumhult.
<i>David Norman.</i>	<i>Axel E. Lindvall.</i>	<i>Ludwig Brännström.</i>
<i>S. Welin.</i>	<i>Ad. Wiklund.</i>	<i>Alex. Thore.</i>
<i>Sig. A. Carlsson.</i>	<i>S. A. Larsson.</i>	<i>K. Bergström.</i>
<i>Edvard Lithander.</i>	<i>A. Henrikson.</i>	<i>A. P. Gustafsson.</i>
<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>Ax. Sundling.</i>	<i>K. J. Larsson.</i>
<i>Sven Persson.</i>	<i>C. J. Öberg.</i>	<i>Karl Kahlström.</i>
<i>P. Lidström.</i>	<i>Pehr Aug. Andersson.</i>	<i>J. A. Jonsson.</i>
<i>D. Pettersson,</i> Bjälbo.	<i>Bernhard Nilsson.</i>	<i>John Erlansson.</i>
<i>B. Corneliusson.</i>	<i>A. V. Isaksson.</i>	<i>J. A. Eriksson.</i>
<i>John G. Svensson.</i>	<i>M. Svensson.</i>	<i>Nils Winkler.</i>
<i>Walter Kant.</i>	<i>N. E. Nilsson.</i>	<i>K. E. W. Söderhielm.</i>
<i>Erik Nylander.</i>	<i>Axel Bökelund.</i>	<i>Nils Svensson.</i>
<i>Sven Lübeck.</i>	<i>Carl Hederstierna.</i>	<i>John Jönsson</i>
<i>E. Räf.</i>	<i>Cornelius Olsson.</i>	<i>Malte Sommelius.</i>