

Nr 372.

Av herr **Thore**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 361, med anhållan om riksdagens yttrande angående vid den internationella arbetsorganisationens konferenser i Washington år 1919 och i Genua år 1920 fattade beslut.

I propositionen nr 361 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t anhållit om riksdagens yttrande angående vid den internationella arbetsorganisationens konferenser i Washington år 1919 och i Genua år 1920 fattade beslut. Anledningen till att chefen för socialdepartementet framlagt ärendet till denna riksdag, ehuru den ordinarie tiden för propositioners avlämnande för längesedan är förliden, kan knappast vara föranledd av ärendets vikt, utan torde åtgärden vara att söka i den omständigheten, att, i fråga om verkställigheten av konferensens beslut, viss tidsfrist är stadgad. De många ärenden, som, trots den framskridna tiden för riksdagens sammanvaro, fortfarande ligga oavgjorda, torde emellertid knappast medgiva, att riksdagen medhinner en ingående prövning av föreliggande proposition.

Av propositionen framgår att konferensen i Washington beslutade 6 förslag till konventioner och 6 rekommendationer. Rörande konventionerna föreslår chefen för socialdepartementet, att Sverige biträder »förslaget till konventionen angående arbetslösheten»; angående övriga konventioner har statsrådet, huvudsakligen med anledning av igångsatta utredningar, som ännu ej slutförts, icke ansett sig nu kunna tillstyrka ratificering.

Vid konferensen i Genua beslutades 3 förslag till konventioner och 4 rekommendationer. Det föreslås i propositionen, att tvenne av dessa konventioner, nämligen »konventionen angående fastställande

av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss» och »konventionen angående arbetsförmedling för sjömän», av Sverige ratificeras.

Rörande innehållet av sistnämnda tvenne konventioner jämte förslaget om deras ratificering tillåter jag mig att anföra följande.

Konventionen angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss.

Angående § 1 i denna konvention ha de svenska delegerade, vilka granskat konventionsförslagets särskilda bestämmelser, anfört följande (se sid. 151 i den k. propositionen): »Den här meddelade definitionen på fartyg återfinnes icke i svensk lagstiftning. Då emellertid med beteckningen »båt, fartyg eller skepp av vad slag som helst, vilket nyttjas i *sjöfart* (navigation maritime), väl ej gärna kan avses andra farkoster än sådana, som användas i mer egentlig sjötrafik eller annan dylik, mer yrkesmässig verksamhet till sjöss — strängt taget kanske endast i fart utomskärs — torde innebörden av denna paragraf ej behöva väcka några betänkligheter o. s. v.» Jag vill här tillägga, att man i svensk sjölagstiftning eller i författningar här i landet, som beröra sjöfarten, aldrig vågat sig på någon allmän definition av begreppet »fartyg». Att nu utsträcka begreppet »fartyg» att omfatta även »båt», synes mig kunna leda till betänkliga konsekvenser. Även må anmärkas, att det i konventionens engelska text förekommande uttrycket »maritime navigation» översatts med »sjöfart»; häri sålunda inbegripet även »inre sjöfart». Enligt under-tecknads förmenande måste med »maritime navigation» förstås kustfart och avlägsnare fart, men icke sjöfart i skärgårdar eller på insjöar. I det fall att även sistnämnda slags sjöfart avsetts i konventionen hade tydligen detta närmare utsatts i originaltexten, exempelvis genom tillfogande av uttrycket »inland navigation» eller »navigation on inland waterways» (se Genuakonferensens hemställande nr 11). Den svenska texten bör alltså enligt min mening förtydligas.

Rörande § 4 må anmärkas, att enligt nu gällande föreskrifter »manskapsförteckning» skall föras endast å sådana icke mönstringspliktiga fartyg, som äro registreringspliktiga (över 20 nettoregister-ton). En utsträckning av skyldigheten till icke registreringspliktiga fartyg (och båtar) att föra manskapsförteckning skulle medföra en högst avsevärd ökning av arbetet med redovisningen av personer, som idka sjöfart, utan att någon verklig fördel härmed vunnas.

Konventionen angående arbetsförmedling för sjömän.

Rörande § 1 må med avseende på uttrycket »sjöfart» (maritime navigation) och »fartyg» samma anmärkning göras som i fråga om § 1 i föregående konvention.

Angående konventionens övriga bestämmelser:

De missförhållanden, som bestämmelserna i konventionen äro avsedda att avskaffa, nämligen yrkesmässig »handel» med sjömän, förekomma icke i vårt land och har väl knappast någonsin förekommit i Sverige. Föreskrifter av den art, som konventionen innehåller, äro sålunda, vad oss angår, ganska onödiga. Ett antagande av konventionens bestämmelser kommer helt säkert att verka därhän, att all arbetsförmedling för sjömän även å småfartyg och i iure fart blir förstatlignad. Jag kan icke finna, att en sådan utveckling är önskvärd eller av behovet påkallad.

Enligt § 4 i konventionen skola arbetsförmedlingsanstalterna för sjömän »ledas av personer, som äga praktisk erfarenhet om sjöfartens förhållanden». Ett strikt följande av nämnda bestämmelser skulle nödvändiggöra tillsättandet av en hel mängd befattningsinnehavare med speciell uppgift att förmedla arbete åt sjömän. Då socialstyrelsen under början av förra året övertog Sveriges redareförenings förhyrningskontor i Stockholm och Göteborg, var en av dess första åtgärder att öka antalet befattningsinnehavare på vardera stället från ett till två, utan att detta betingades av någon som helst ökning i arbetet. Det är att förvänta att, ifall ifrågavarande konvention ratificeras, de allaredan nu till sjöfolkets hyresförmedling utgående ganska avsevärda statsbidragen i den närmaste framtiden väsentligt måste utökas.

Rörande skötseln av den statliga arbetsförmedlingen bland sjöfolket får jag hänvisa till en hos kommerskollegium befintlig »dossier» från slutet av förra året, betitlad »sjöfolk, som i Stockholms hamn tvingats avmönstra». Innan de i nämnda dossier omförmälda missförhållandena bli avlägsnade, torde det icke vara skäl, att statsverket allt för mycket engagerar sig ifråga om sjöfolkets arbetsförmedling.

Angående det av delegerade åberopade uttalandet från 1917 års sjömanshuskommitterade må påpekas, att nämnda sjömanshuskommitterade ingalunda uttalat sig för en arbetsförmedling för sjöfolket av den beskaffenhet, som ett antagande av konventionsförslaget innebär.

Av delegerades yttrande över § 7 framgår, att garanterandet av sjömännens anställningsavtal skulle nödvändiggöra en väsentligen

utvidgad lagstiftning rörande besättningens förhyrning m. m. å de icke mönstringspliktiga fartygen; allt förorsakande ökat arbete och ökade kostnader för statsverket.

Som ett slutomdöme om de båda här ovan omförmälda konventionerna vill jag uttala,

att konventionen angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss i princip bör antagas, dock att uttrycken »fartyg» och »sjöfart» i konventionens första paragraf bör erhålla en tolkning, som kan anses motsvara originaltexten;

att konventionen angående arbetsförmedling för sjömän i sitt föreliggande skick mindre väl lämpar sig att lända till efterrättelse för arbetsförmedling här i landet för sjömän.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får jag vördsamt föreslå,

att förslaget till konvention angående fastställande av minimiålder för barns användande till sjöss av riksdagen i princip godkännes;

att förslaget till konvention angående arbetsförmedling för sjömän icke av riksdagen godkännes.

Stockholm den 20 maj 1921.

Aler. Thore.