

## Nr 233.

Av herr Lövgren m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 63, med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 (nr 663) om arbetstiden å svenska fartyg.

Redan när Kungl. Maj:ts proposition med förslag till begränsning av arbetstiden på svenska fartyg förelåg till 1919 års riksdag stod det klart för den, som kände till förhållandena på detta område, att lagförslaget om det bleve av riksdagen antaget icke skulle medföra någon nämnvärd inskränkning av förut gällande arbetstid. I anledning därav framfördes från socialdemokratiskt håll i båda kamrarna förslag till vissa förbättringar av lagen. Dessa ändringsyrkanden vunno emellertid icke något beaktande vid frågans behandling i riksdagen, utan lagen antogs, med några smärre förändringar till redarnas fördel, av riksdagen.

Nu föreligger Kungl. Maj:ts proposition nr 63 med förslag till förlängning av lagens giltighetstid under ytterligare tre år, men med ändrade bestämmelser i vissa paragrafer. Av dessa ändringsförslag är det ett, nämligen det som hänför sig till lagens 1 §, som är av den art, att det enligt vårt förmenande icke bör bifallas, och vi tillåta oss därför att framföra de skäl, på vilka vi grunda denna åsikt.

Enligt bestämmelse i 1 § lagen om arbetstid å svenska fartyg äger ifrågavarande lag tillämpning beträffande arbete, som å svenskt fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorstädes utför, dock med undantag bl. a. för arbete, som utföres av vissa befälhavare samt av förste styrman eller av förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en styrman eller en maskinist finnes.

*Däremot äro ende styrman och ende maskinist å fartyg, som i övrigt falla inom arbetstidslagens tillämpning, jämväl inbegripna häri.*

I utlåtande den 31 maj 1922 till Kungl. Maj:t med anledning av inom kommerskollegium med tillhjälp av sakkunnige verkställd utredning rörande verkningarna av berörda arbetslag tillstyrker kollegium med åberopande av i sakkunnigeutlåtandet anförda skäl, att undantag göres *för ende styrman och ende maskinist*.

De sakkunnigas utlåtande på denna punkt är av följande lydelse: "Liknande undantag (beträffande befälhavare från lagens tillämpning) hava de sakkunniga funnit böra göras för tvenne andra särskilda kategorier nämligen *ende styrman och ende maskinist*. De flesta av landets skärgårdsrederier hava beträffande dessa kategorier sökt och erhållit dispens innebärande medgivande av sagda undantag under vissa villkor i form av särskild ersättning samt fritid.

Såsom stöd för genom sådant medgivande bifallen ansökning hava av visst rederi anförts följande synpunkter. Ende styrman och ende maskinist intoge befälsställning och vore fullt ut att jämställa med inom industrien och liknande verksamhetsområden anställda verkmästare och andra dylika befattningshavare, vilkas arbete icke omfattades av lagen om arbetstidens begränsning inom sagda områden. Ende styrmans och ende maskinists arbete vore icke av beskaffenhet att lämpligen kunna uppdelas på två personer, utan skulle lagens tillämpning framtinga anställande av ytterligare en man i vardera gruppen endast för möjliggörandet av att styrmannen och maskinisten såsom förut skulle kunna fullgöra sitt vanliga arbete fast nu i egenskap av förste styrman resp. förste maskinist. Medan resultatet för dessas vidkommande sålunda bleve detsamma som förut, åsamkades rederiet en ökad kostnad för besättningsmän, som finge användas till arbete, för vilket de alldeles icke behövde inmönstra såsom styrman eller maskinist.

De på dessa och andra skäl gjorda undantagsyrkandena synas de sakkunniga fullt befogade, och vilja de sakkunniga uttala sig för att vad i detta stycke under lagens hittillsvarande giltighetstid gällt i form av undantagsbestämmelser lagfästes samt i så måtto utsträcket, att från lagens tillämpning allmänt undantages *ende styrman och ende maskinist*."

I den föreliggande propositionen har Kungl. Maj:t upptagit det av sakkunniga och kommerskollegium föreslagna undantaget från lagens tillämpning på *ende styrman och ende maskinist*.

Granskar man nu närmare de skäl för det föreslagna undantaget, vilka anförts av de sakkunniga och godkänts av Kungl. Maj:t, synas dessa vara föga övertygande samt ägnade att tillgodose endast den ena partens, arbetsgivarnas, intressen.

Den omständigheten, att en del skärgårdsrederier, som idka passagerartrafik under de år, arbetstidslagen varit i kraft, sökt och erhållit dispens innebärande medgivande av sagda undantag, kunde måhända i och för sig anföras

som ett skäl för ändring av lagen i föreslagen riktning. Men man får härvid ej bortse ifrån, att ifrågavarande dispens icke givits helt förutsättningslöst, utan under vissa villkor i form av särskild ersättning samt fritid för de befattningshavare ombord, vilka genom ifrågavarande dispens undantagits från lagens tillämpning. Desutom är att märka, att dispensen endast omfattat vissa passagerarfartyg, men att ett generellt undantagande av alla ende styrmän och ende maskinister skulle medföra, att ytterligare ett avsevärt antal sjömän av berörda bemanningskategorier komme att undantagas från lagens tillämpning.

Det ursprungliga av de s. k. skeppstjänstkommitterade på sin tid framlagda förslaget till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg var avsett att äga tillämpning på alla styrmän och maskinister under motivering, att behovet av dylik begränsning vore för ifrågavarande befattningshavare väl så starkt som inom någon annan av de olika besättningskategorierna. Denna uppfattning baserades dels på flera av de kommitterades personliga erfarenhet, dels på resultatet av socialstyrelsens tidigare företagna utredning om sjömansyrket i Sverige och på de av kommitterade själva genom utsända frågeformulär föranstaltad undersökning i frågan. Denna undersökning gav vid handen, att arbetstiden för ende styrmän å passagerarfartyg, som nyttjades i inre fart — skärgårds och insjötrafik — uppgick till i medeltal 102 timmar i veckan och i enstaka fall ända till 130 timmar, medan motsvarande arbetstid för ende maskinisternas vidkommande var 85 resp. 123 timmar. Å fartyg i kanalfart hade styrmännen en genomsnittlig arbetstid av 98, och en maximiarbetstid av 119 timmar i veckan samt maskinisterna 77 resp. 95 timmar.

I samband med den ovannämnda dispensfrågans avgörande för innevarande år har därjämte kommerskollegium föranstaltat om utredning rörande arbetstiden under år 1922 för styrmän och maskinister anställda hos 16 rederi, vilka för ifrågavarande befattningshavare ansökt om undantag från arbetstidslagens tillämpning. Av undersökningen framgår bl. a. att inom ett större skärgårdsrederi maximiarbetstiden per vecka för styrmän uppgått till 126 timmar och för maskinister till 99 timmar, medan arbetstiden å fartyg tillhörande ett annat rederi drivande insjötrafik varit 128 resp. 130 timmar. År 1920, då dispens första gången söktes och meddelades, voro motsvarande arbetstider för styrmän 95 och 105 samt för maskinister 89  $\frac{1}{2}$  och 91 timmar i veckan. För närvarande föreligger alltså en högst avsevärd utökning av den arbetstid, som då låg till grund för undantagets medgivande.

Det bör i detta sammanhang påpekas, att den i arbetstidslagen stadgade ordinarie arbetstiden för sjömän i här berörda farter utgör 63 timmar i veckan, vartill komma 18 timmar, som kunna uttagas i form av övertid mot extra ersättning, eller i allt 81 timmar i veckan. Visserligen hava även dessa bestäm-

melser, samtidigt som undantag från lagens tillämpning meddelats beträffande styrmän och maskinister, i så måtto modifierats även i fråga om däcksmansskapet, att det under en tid av fyra på varandra följande veckor må användas till skeppstjänst sammanlagt högst 252 timmar samt till övertidsarbete sammanlagt högst 72 timmar, eller i allt 324 timmar (4×81).

I enlighet med de siffror, som framkommit vid kommerskollegii ovan nämnda undersökning, skulle arbetstiden under fyra veckor för styrmän i vissa fall hava uppgått till 512 och för maskinist till 520 timmar, vilka tider överstiga den för däcksmansskapet medgivna arbetstiden med 58 resp. 60 procent. Skulle nu nämnda bemanningskategorier helt undantagas från lagens tillämpning, torde man hava anledning befara, att de förmåner i form av fridagar samt extra ersättning för övertidsarbete, som rederierna för att erhålla dispens nödgats bevilja styrman och maskinist, ej vidare komma att utgå, varför dessa befattningshavare icke endast bleve försatta i samma, beträffande arbetstidens längd ogynnsamma ställning som före lagens ikraftträdande, utan dessutom komme att få vidkännas en ytterligare utökning av arbetstiden betingad därav, att den övriga besättningens arbetstid regleras av lagen. Att en förskjutning i denna riktning redan blivit en följd av de beviljade dispenserna framgår tydligt vid en jämförelse mellan arbetstidssiffrorna för åren 1920 och 1922 och skulle naturligtvis göra sig mera gällande, om ende styrmän och ende maskinister helt undantoges från lagens tillämpning.

Som ett annat skäl för ifrågavarande bemanningskategoriers undantagande från lagens tillämpning anföres av de sakkunniga den av ett visst rederi hävdade uppfattningen, att ende styrman och ende maskinist intoge en befälsställning, som kunde jämföras med vissa befattningshavares inom industrien, vilkas arbete ej omfattades av lagen om arbetstidens begränsning inom detta område. Frånsett den stora skillnaden mellan arten av det arbete, som utföres av exempelvis en verkmästare och styrmannen å en skärgårdsbåt och vilken i sig själv gör en jämförelse i angivet syfte mer eller mindre obefogad, torde arbetsförhållandena i övrigt vara så pass olika, att de skäl, som föreligga beträffande den förstnämndes undantagande från arbetstidslagens tillämpning, ej kunna anses gällande beträffande den senare. Den tid, under vilken en verkmästare nödgas förrätta arbete utöver den lagstadgade maximiarbetstiden, torde nämligen i regel vara ganska ringa, enär den med undantag av smärre sysslor vid arbetets början och slut i det närmaste sammanfaller med det honom underställda arbetslagets, evad detta endast har sin verksamhet förlagd till dagen eller i skift dygnet om, medan man i fråga om ende styrmannen och ende maskinisten har sig väl bekant, att dessa befattningshavares arbetstid högst väsentligt överstiger den för övrig personal ombord lagstadgade arbetstiden, betingad därav att styrmannen utan möjlighet till avlösning

måste förrätta en hel del göromål på tid, då den övriga besättningen är fri från arbete, och att maskinistens arbete är beroende av farttiden, varunder icke hans, men väl hans underordnades arbete kan vara fördelat på vakter. Att med vetskap härom lagfästa en arbetstid, som, enligt vad företagen undersökning givit vid handen, i de flesta fall måste anses oskäligt lång och sedan lagens tillkomst haft tendens att ytterligare utökas samt endast kan i viss mån kompenseras genom de till dispensmedgivandet bundna villkoren om fridagar och extra ersättning för övertid, synes strida mot principerna om arbetstidens begränsning och torde därför böra undvikas.

Det är vår bestämda uppfattning, att lagen måste omarbetas på ett sådant sätt, att arbetstiden nedbringas till en skäligare nivå än vad som nu är fallet för de flesta bemanningskategorierna, och det förefaller oss som om detta icke blott låge uti manskapets eget intresse utan även vore ett stort allmänintresse. Som skäl för denna vår ståndpunkt vilja vi blott referera till en i tidningen Aftonbladet den 5 jan. i år införd notis under rubriken: "*Nya Viktor Rydbergs olyckor måste undvikas*". Den lyder: Med anledning av ångaren Viktor Rydbergs" grundstötning vid Arkösund i augusti i fjol har kommerskollegium fäst ångfartygsaktiebolaget Göta kanals uppmärksamhet på de risker, som komma att förefinnas, så länge den vid olyckstillfället tillämpade ordningen för rorgångarnas tjänstgöring praktiseras. Som bekant ansågs orsaken till sjöolyckan bl. a. ha varit, att rorsmannen ej blott stått till rors i cirka 11 timmar, utan att han även före avgången varit i arbete hela dagen.

Kommerskollegii sjötekniska biträde, kapten M. Frankman, har i frågan framhållit, att styrning i trånga farvatten eller utomskärs i hög sjö fordrar oavslätlig uppmärksamhet och påpasslighet, varför även en frisk och stark person kan bli uttröttad under en så lång rortörn. Olyckan skulle sannolikt icke ha inträffat, om rorgångaren under resan blivit avlöst under ett par timmar. Någon överträdelse av arbetstidslagen till sjöss har icke ägt rum, men det bör givetvis ligga i rederiernas eget intresse att söka förebygga dylika olycks-händelser.

Bolaget har redan ställt sig anmaningen till efterrättelse och i skrivelse till samtliga befälhavare å bolagets ångare förklarat, att den nu rådande kuty-men måste förändras "enligt lagens andemening samt humana principer".

En närmare undersökning skulle utan tvivel giva vid handen, att en orimligt lång arbetstid tillämpas på vårt lands fartyg och då framförallt på de fartyg, som gå i skärgårds-, kanal- och kustfart. Arbetstidslagen har icke medfört någon nämnvärd förändring till det bättre för manskapet å dessa senast nämnda fartyg, och vi anse det därför nödvändigt, att statsmakterna ägna uppmärksamhet åt dessa förhållanden. Vi kunde givetvis framföra en rad av ändringsförslag till detta års riksdag, men medvetna som vi äro om att de

icke skulle vinna beaktande, så som riksdagen nu är sammansatt, avstå vi därifrån och nöja oss med att yrka på lagens bibehållande i oförändrat skick under ytterligare tre år. Men vi anse det dock nödvändigt, att detta arbetsområde under tiden blir föremål för en grundlig utredning. Ty det måste väl anses såsom minst sagt barbariskt att låta arbetsförhållanden fortfa- ra, där arbetstiden i vissa fall går upp till 130 timmar i veckan, såvida det finnes någon möjlighet att åstadkomma en bättre tingens ordning. Vi veta väl att rederierna skola förklara, att det blir ruinerande för dem, om någon verklig förkortning av arbetstiden genomföres. Men då vi icke äro övertygade därom utan snarare om motsatsen, anse vi det önskvärt, att en eventuellt blivande utredning på detta område även utsträcker till att omfatta de ekonomiska konsekvenserna för resp. rederier av ett konsekvent genomförande av normalarbetsdagen.

§ 12 har i sin nuvarande formulering varit föremål för olika tolkningar, och vi tillåta oss därför föreslå en omformulering av densamma i förtydligande syfte. Avsikten med paragraf 12 är att ge möjlighet till utnyttjande av manskapet vilken tid som helst av dygnet vid ankomst till och avgång från hamn, men dess bestämmelser ha i vissa fall ohemult utnyttjats. Sveriges redareförening har i sitt yttrande påpekat paragrafens nuvarande otydlighet, och eldareunionen har yrkat att den skulle utgå. Vi tro emellertid, att man vunne det önskade resultatet, om en omformulering vidtoges i enlighet med här nedan införda förslag.

På grund av vad vi härovan anfört tillåta vi oss vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta

1) att giva 1 § i lagen om arbetstiden å svenska fartyg samma lydelse som i nu gällande lag;

2) att vidtaga en ändring i 12 § så att denna erhåller följande ändrade lydelse: 1 mom. Då fartyg, varå skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till arbete utöver vad i 4, 5, 6 eller 10 § stadgas, dock icke längre tid, än att arbetstiden under två på varandra följande dygn sålunda, ankomst och nästföregående dygn, avgångs och därpå följande dygn, för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, icke överstiger denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger sistnämnda tid samt för annan sjöman icke överstiger tjugufyra timmar.

2 mom. Då — — — — — 8 §.

3) att hos Kungl. Maj:t begära en allsidig utredning ang. möjligheterna att på de fartyg, vilka gå i skärgårds-, kanal- och kustfart, genomföra en verklig normalarbetsdag för å dem anställd personal.

Stockholm den 5 mars 1923.

*O. W. Lövgren.*

*Oskar Hagman.*

*K. W. Holmström.*

*Adolv Olsson*  
i Gävle.

*Algot Törnkvist.*

*Rob. Berg.*

*Ernst Hage.*

*Elof Lindberg.*

---