

Nr 388.

Av herrar **Lövgren** i Nyborg och **Törnkvist** i Karlskrona, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 81, med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag).

Uti propositionen nr 81 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att definitivt, med några smärre jämkningar och omplaceringar, fastställa lagen om arbetstiden på svenska fartyg (sjöarbetstidslag). Lagen är icke tillfredsställande ur sjöfolkets synpunkt i sitt nuvarande skick och blir det naturligen ännu mindre om de försämringar vidtagas som föreslås i propositionen, även om dessa ej äro så vittomfattande som rederierna önskat.

I första kammaren har herr Enhörning väckt en motion däri han förklarar: »För min del hyser jag den uppfattningen, att en lagstiftning om arbetstiden till sjöss icke är av förhållandena påkallad. De orsaker, som givit anledning till 8-timmarsdagens genomförande, hava icke tillämpning å sjöfolkets arbete.» Detta är den verkliga redarståndpunkten. Man vill ha fullkomlig frihet att förfoga över manskapet natt och dag, helg och söcken och det är ett brott mot rederinäringen om samhället genom lagstiftning träder emellan till sjöfolkets skydd. Rederiernas förnämsta motiv är »den hårda internationella konkurrensen». Ja, vi kunna erkänna att konkurrensen är hård. Men vi vilja samtidigt konstatera att de svenska rederierna icke äro de som först böra jämra sig. Ty det torde i praktiken vara så, att, i intet annat land, med undantag möjligen av Norge, har man pressat ned besättningen till så låg numerär som i vårt land. I den engelska tidningen Daily Herald för den 17/2 d. å. läses en notis av följande innehåll: »Våra fartyg bli lidande.» »Utländska fartyg underbjuda de brittiska på grund av låga löner.»

»Av 65 fartyg som under föregående vecka ankommo till Hull voro endast 25 brittiska, återstoden voro av annan nationalitet.

Inom vissa kretsar gör man gällande att anledningen till att de engelska fartygen ligga stilla beror därpå att de på grund av manskapets höga löner icke kunna hålla lika låga fraktsatser som de konkurrerande fartygen.»

»Andra orsaker än det engelska sjöfolkets höga löner äro orsak till detta beklagliga förhållande», förklarar på Daily Herald's förfrågan mr McLaren, ombudsman för the National Sailors and Firemens Union. »Ingen kan väl

säga att 9 £ i månaden är för hög lön för en fullbefaren sjöman. Det är riktigare att se på problemet ur en motsatt synvinkel och säga att vissa andra länder kunna genom skandalös underbetalning av sina sjömän uppträda som illojala konkurrenter.» Och om mr McLaren hade känt till de svenska förhållandena bättre kunde han ha tillfogat: genom att kvalitativt och kvantitativt underbemanna fartygen. Det är ett för oss genant faktum, att våra fartygs bemanning icke är i nivå med vad som fordras i vissa andra länder. Medan man på ett engelskt fartyg har en jungman till fyra matrosar, så har man på det svenska fartyget fyra jungmän och lättmatrosar på en matros. När då jungmanshyran endast är en tredjedel av matroshyran förstår man lätt att det blir ett förmånligt lönekonton för den svenske redaren, som sätter honom i stånd att underbjuda konkurrenterna. Vad de svenska redarna icke böra glömma i sin iver att erhålla frakter det är, att stora nationer alltid förfoga över medel att mota en illojal konkurrens och att det, som man nu tror vara en fördel, i tidens fullbord kan visa sig vara motsatsen.

Det högt utvecklade assurances- och försäkringsväsendet i våra dagar har medfört att redarna nu kunna på ett helt annat sätt än förr, när de själva voro ansvariga för fartyg och last, pressa ned manskapsstyrkan. Men för samhället och för de ombord anställda är det icke likgiltigt om fartygen äro väl eller illa bemannade, om arbetstiden är reglerad eller oreglerad, om slutligen förhållandena äro sådana att vårt eget folk måste lämna fartygen och överlämna sina platser åt degos och färgade.

Manskapet har icke så mycket för ögonblicket att vinna på den lagstiftning det här gäller, ty de kunna med sina organisationer relativt väl hålla redarna stängna, det visar en rad uppgörelser som skett för den inskränkta sjöfarten där arbetstiden blivit betydligt mer inskränkt än vad som skulle vara fallet om arbetstidslagen tillämpades. När vi dock yrka på att lagstiftningen skall finnas kvar, så beror det därpå att vi anse densamma som ett viktigt led uti strävan till internationell lagstiftning på detta område. Vid närmare eftertanke borde även redarna kunna inse att vägen till ordnade förhållanden på sjöfartens område går över en internationell lagstiftning, som ställer de skilda nationerna på lika fot med varandra. Det är lättare på detta område att åstadkomma en internationell lagstiftning än på många andra områden. Det visar ett studium av de lagar som finnas i olika länder som beröra sjövärdighet och utrustning. Det visar också gamla tiders lagstiftning, då det praktiskt taget icke fanns mer än två sjölagar, nämligen hansastädernas och medelhavsländernas.

Denna vinter har varit synnerligen påkostande för manskapet på de fartyg som gått på våra farvatten och antalet sjöolyckor större än vanligt. Huru många av dessa olyckor som kunnat undvikas om manskapets arbetstid varit drägligare än nu, är icke gott att säga, men klart är att det i en kritisk situation är lättare för en utvilad än för en uttröttad besättning att manövrera fartyget. 12 timmar om dygnet på däck i storm, kyla, nedisning och alla andra vedervärdigheter är för mycket för även den bäst tränade besättning och man måste under sådana förhållanden kalla det cynism och ingenting annat än

cynism, när redarna förklara att det på fartygen icke råder några sådana förhållanden som påkalla en lagstiftning. Mot bakgrunden av de förhållanden som råda vore det riktigtast att fordra konsekvent genomförande av 8-timmarsdag i hamn såväl som till sjöss, men medvetna som vi äro om omöjligheten att få riksdagen med på detta skola vi här inskränka oss till vissa mindre långt gående ändringsyrkanden till de särskilda paragraferna.

De avtal som träffats mellan sjömansunionerna och vissa rederier för bogserbåtar, bärgningsfartyg, pråmfartyg m. fl. ge vid handen, att det icke möter någon svårighet att tillämpa arbetstidslagen på dessa fartyg, och vi hemställa därför, att punkterna c och e uti par. 1 mom. 2 utgå.

Stadgandet i par. 3 om att skeppstjänsten skall vara »indelad i vakter på allmänt brukligt sätt» har väl av lagstiftarna ursprungligen avsett de vanligen förekommande vaktsystemen, skandinaviska eller engelska. Men däremot icke de på vissa kuststräckor och i kanalfart förekommande stationsvakterna. Genom att inrymma stationsvakterna under beteckningen »vakter på allmänt brukligt sätt» har bestämmelsen i lagens par. 8, förslagets par 12, om 63 timmars arbetsvecka gjorts illusorisk. Till par. 3 bör därför fogas förklaringen: Härunder inrymmes icke s. k. stationsvakter.

Uti 8 paragrafens andra stycke föreslår Kungl. Maj:t en ökning av arbetstiden med en halv timme per dag för nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten. Behovet av denna ökning i arbetstiden torde dock icke vara så stor. I de flesta fall utföras dessa arbeten av hamnarbetarna själva och i de fall så ej sker kan saken ordnas genom att den ena vakten börjar arbetet en kvart tidigare och den andra vakten utför dessa arbeten vid dagens slut. Vi föreslå alltså att sista delen av andra stycket i par. 8 som börjar med orden »dock att» och slutar med orden »förberedelse- eller avslutningsarbeten (klargöring)» utgår.

Om en befälhavare vägrar en sjöman den ledighet som denne äger rätt till enligt bestämmelserna i lagens par. 11 (förslagets par. 10) kan befälhavaren jämlikt 21 par. dömas till ansvar för tjänsteförseelse. Det är emellertid en lång och besvärlig procedur att på detta sätt komma till rätta med en tredskande befälhavare, och lagens efterlevnad på denna punkt skulle utan tvivel bli va större om man i stället stadgade att om befälhavare utan giltigt skäl nekar en sjöman denna ledighet skall han erhålla ersättning som för övertid.

Med bestämmelserna i förslagets par. 9 mom. 1 regleras arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn. Uppenbart är att rätten till uttagandet av denna längre arbetstid har tillkommit för att bereda möjlighet för befälhavaren att utnyttja besättningen utan att därför betala övertidsersättning för sådana arbeten som sammanhånga med fartygets inlöpande i hamnen eller med att göra fartyget sjöklart. Nu förekommer det emellertid att manskapet med stöd av denna bestämmelse beordras att utföra rena underhållsarbeten till dess att hela tidsrymden utnyttjats, tidsbestämmelsen har blivit en minimibestämmelse i stället för en maximibestämmelse. Då det utan vidare torde vara klart att bestämmelsen tillkommit endast för att möjliggöra de med ankomst till eller avgång från hamn sammanhängande arbetena, före-

slå vi, att utskottet inarbetar i par. en bestämmelse, som tydligt klargör, att den i denna par. tillmätta arbetstiden icke får tagas i bruk för rena underhållsarbeten, som icke hänga samman med ankomst eller avgång från hamn.

Askhissning torde som en genomgående regel utföras under vakten. Det blir därför i praktiken endast den aska som samlats under uppehållet i hamn, som faller under bestämmelsen i par. 13 punkt d). Det kan emellertid knappast anses riktigt att genom en sådan bestämmelse förlänga arbetstiden och vi föreslå därför att punkt d) utgår eller om den bibehålles att arbetet betalas som övertidsarbete.

18 par:s bestämmelse om övertidsjournal är icke tillräcklig för att få en klar bild av manskapets arbetstid. För att få en säker utgångspunkt för bedömandet bör i journalen införas all arbetstid, både ordinarie och övertid. Vi föreslå därför införandet av stadgande därom, att i övertidsjournalen skall jämväl antecknas den ordinarie arbetstiden.

Med stöd av det härovan anförda hemställas,

att riksdagen med ändring av det i proposition nr 81 framlagda förslaget till sjöarbetstidslag ville antaga sådana av vederbörande utskott formulerade ändringar och tillägg, som härovan framhållits såsom befogade och önskvärda.

Stockholm den 5 mars 1926.

O. W. Lövgren
i Nyborg.

Algot Törnkvist.