

Nr 250.

Av herr **Lindley**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag)*.

Kungl. Maj:t har i sin till riksdagen avlätna proposition nr 81 med förslag till »sjöarbetstidslag» icke ansett sig våga tillstyrka, att den för övriga arbetare i land fastställda begränsningen av arbetstiden även finge sin fullständiga tillämpning å sjöfolkets arbetsförhållanden. Sjöfolket skall allt fortfarande utgöra en pariasklass, vilka icke få komma i åtnjutande av samma förmåner i fråga om arbetstidens förkortning som kommit deras arbetande kamrater i land till del. Med full kännedom om styrkan hos de politiska och ekonomiska makter, vilka regeringen måste räkna med som motståndare till sjöfolkets rättvisa krav, kan undertecknad icke rikta något klander mot Kungl. Maj:ts uraktlåtenhet att framställa ett utsiktslöst yrkande.

Däremot nödgas jag klandra den svaghet, som Kungl. Maj:t visat gentemot yrkandena på ytterligare försämring av denna redan förut mycket otillfredsställande sjöarbetstidslag. Jag åsyftar härvid i främsta hand på andra stycket i paragraf 8, vari medgives rätt att öka arbetstiden med en halv timme pr dag för nödigt antal sjömän till utförande av nödiga förberedelse- eller avslutningsarbeten. »Nödigt antal» blir här liktydigt med hela däcksbesättningen och betyder alltså för dessa en utökning av arbetstiden i hamn med tre timmar pr vecka. Tillmötesgående mot arbetsgivarekravet är enligt mitt förmenande fullkomligt oberättigat, enär inga tekniska svårigheter föreligga som nödvändiggöra en dylik anordning. Det enda bärande skälet skulle i så fall vara, att sjöfarten f. n. lider under en ekonomisk depression och därför behöver befrias från skyldigheten att betala övertid. Ett dylikt hänsynstagande måste dock rubriceras såsom farliga lagstiftningsprinciper.

Denna fråga bör även ses mot bakgrunden av det förhållandet, att däcksbesättningen aldrig kommer i åtnjutande av trevaktssystemets förmåner utan är till sjöss helt hänvisad till 12 timmars tjänstgöring pr dygn samt den mycket ansträngande och utökade arbetstiden vid ingående eller utgående från eller till hamn. Det synes därför vara både rättvist och rimligt, att den föreslagna utökningen av arbetstiden i hamn icke må vinna riksdagens bifall.

Sjöarbetstidslagen omfattar jämväl en annan kategori av arbetare, vilka knappast kunna räknas till sjögående, utan fastmera till landarbetarnas grupp, nämligen pråmskeppare samt ångslups- och bogserbåtspersonal. Från praktiska synpunkter sett vore det förmånligast, om dessa grupper kunde utbrytas ur sjöarbetstidslagen, enär deras arbetsförhållanden äro väsentligt skilda från den övriga sjöfarten. I all synnerhet är så fallet beträffande pråmtrafiken. Det torde vara lämpligt att i berörda sammanhang återgiva en i tidningen »Socialdemokraten» den 17 febr. publicerad artikel av ombudsmannen för Stockholms Hamnarbetarefackförening, till vilken förening pråmskeppare som sektion äro anslutna, och vari vädjas till lagstiftarnas beaktande av vissa missförhållanden. Ombudsman G. Larsson skriver följande:

Den provisoriska lagen — om arbetstiden å svenska fartyg — är allt annat än tillfredsställande. I synnerhet är detta fallet, då det gäller arbetstiden för de å de mindre fartygen anställda pråmskepparna, beroende på att arbetet å dessa s. k. enmanspråmar icke är indelat i vakter (skift). Enligt k. kommerskollegiums uttalande är det ej fullt klarhet uti, huruvida ifrågavarande lag gäller för de å dessa pråmar anställda skepparna. Kollegium har likväl dock ansett, att lagen om arbetstid å svenska fartyg bör — i tillämpliga delar — vara gällande även å dessa pråmfartyg. Emot denna tolkning av lagen är givetvis ingenting att invända, men kollegium har givit bolagen vissa dispenser, vilka verkat till skada för de å pråmarna anställda, emedan arbetstiden därigenom i vissa fall blivit längre sedan lagens tillkomst. För att nämna några exempel må anföras. Lagens tredje paragraf innehåller följande: »Befinner sig fartyg till sjöss å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång, skall skeppstjänst vara indelat i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt», och paragraf 5 föreskriver: »Sjöman å fartyg, som i par. 3 avses, vilkens arbete icke är indelat i vakter och som ej tillhör den i par. 6 omförmälda personalen» (kökspersonalen) »må om söckendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden.» Trots vad det i par. 5 finnes stadgat har kollegium medgivit bolagen rätt att å nämnda pråmtrafik uttaga 12 timmars styrtid i följd, efter 2 timmars uppehåll (utan att komma i beröring med land) kan ytterligare 12 timmar uttagas och därefter 6 timmars övertid, men att skepparen därefter skall beredas 18 timmars vila under återstående delen av två dygn och att arbetstiden å vecka icke får uttagas mera än 63 timmars ord. och 18 timmars övertid.

Kollegium har dessutom givit bolagen rätt att i kanalfart linjen Stockholm — Smedjebacken uttaga 252 timmars ordinarie och 72 timmars övertid, beräknat å en tidrymd av 4 veckor.

Som det av ovanstående framgår, har kollegium medgivit bolagen rätt, även i de fall där lagen föreskriver 9 timmars arbetstid å söckendag och 1 timmas arbetstid å helgdag, att uttaga 30 timmars styrtid i följd; med undantag av 2 timmars uppehåll, och dels att under en tidrymd av 4 veckor uttaga 252 timmar ord. och 72 timmar övertid.

Ännu värre ställer sig arbetstiden för de skeppare, som äro anställda å pråmar, vilka transportera sand och grus från de vid Mälaren liggande företagen. Vid dylika transporter åtgår det mellan 5—8 timmar till och lika många timmar från nämnda företag. Dessutom äro skepparna skyldiga att vid lastning deltaga i arbetet med lämpning av lasten. Under lossning äro skepparna däremot befriade att deltaga med i själva arbetet, men äro skyldiga att övervaka

arbetet, så att pråmen icke tager någon skada under pågående lossning. Vid undersökning av dessa skeppares arbetstid har det visat sig, att skepparen under ett och samma dygn haft till och med 14 timmars styrtid fram och åter. Dessutom har han under samma dygn deltagit med lastning av fartyget i 9 timmar. Tager man sedan även den omständigheten i betraktande, att skepparen ej kan under lossning av pråmen få någon egentlig vila, dels beroende på det ansvar han åtagit sig om pråmens vård, och dels beroende på att det knappast går att sova under den tid lossningen pågår, så visar detta hur nödvändigt det är att lagen revideras. Vad arbetstiden för dessa skeppare beträffar kan ingen anmärkning läggas mot collegium därför, ty par. 8 i lagen föreskriver — med hänsyftande till par. 3, och då resan icke kräver 12 timmars oavbruten gång »att sjöman icke må användas till skeppstjänst, däri inbegripet skeppstjänst i hamn, mera än 24 timmar under 2 på varandra följande dygn».

Regeringen har som bekant överlämnat proposition till riksdagen, dels om vissa ändringar av den sedan 1919 gällande provisoriska lagen och dels att lagen skall bli definitiv från och med den första januari 1927. Vi uttala den förhoppningen, att vederbörande utskott skall komma att taga vederbörlig hänsyn till vad som här ovan anförts, så att arbetstiden å nämnda fartyg blir drägligare än vad hittills varit fallet.

Kommentarier torde knappast vara behöfliga. Man får en känsla av att det här rör sig om utomeuropeiska arbetsförhållanden. De som anse arbetstidslagen vara för sträng och i behov av uppluckring kunna här se en spegelbild av varthän en dylik åtgärd skall leda. Däremot synes det vara en pressande nödvändighet att uppresa ett verksamt skydd mot dylik överansträngning och behövs därför införa ett stadgande om minst åtta timmars sammanhängande vilotid under varje dygn.

Då arbetstidsförhållandena äro sådana, som här ovan påvisats beträffande pråmskepparna, så följer härav att arbetstidsförhållandena för bogserbåtspersonalen måste bli nära nog analoga. Den där anställda besättningsstyrkan är i allmänhet mycket knappt tilltagen och består vanligtvis av tre eller fyra man. En eller två i maskin och två på däck. Även om vaktsystem kan anordnas vid längre bogseringar måste dock såväl befälhavaren som rorgångaren vara på däck, så snart någon manöver vidtages med pråmsläpet. Även maskinisten måste städe vara beredd att tjänstgöra och kan därför icke få tillfälle till behöflig vila.

Ett bifall till begärd begränsning av pråmskepparnas arbetstid komme helt säkert att även medföra en lättnad för bogserbåtspersonalen, varför undertecknad vid detta tillfälle vill avstå från att här framställa något särskilt yrkande. Kvar står dock fortfarande att den vid hamnbogseringar sysselsatta bogserbåtspersonalen allt som oftast måste räkna med en oskäligt lång arbetstid.

Undertecknad vill med stöd av vad som ovan blivit anført hemställa, det riksdagen måtte besluta

att utesluta sista delen i andra stycket av 8 paragrafen, som börjar med orden »dock att» och slutar med »avslutningsarbeten (klargöring)»;

att andra stycket i 12 § gives följande lydelse: »att sjöman icke må användas till skeppstjänst mera än tjugofyra timmar

under två på varandra följande dygn och så anordnad att sjöman beredes tillfälle till minst åtta timmars sammanhängande vilotid under varje dygn, samt».

Stockholm den 19 februari 1926.

Charles Lindley.
