

Nr 332.

Av herr **Nordborg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag.

Kungl. Maj:ts proposition, nr 240, till årets riksdag har hos Sveriges redare väckt förundran, besvikelse och djupaste oro — förundran däröver att landets regering i dessa tider ansett sig kunna framställa förslag av denna äventyrliga beskaffenhet, besvikelse över det sätt på vilket näringarnas talesman i statsrådet anser sig kunna handskas med den hårt⁴beträngda sjöfartens intressen och djupaste oro över det hot mot den svenska rederinäringens fortsatta bestånd, som genom Kungl. Maj:ts förslag riktas mot densamma i ett läge, då statsmakterna i andra länder på allehanda sätt söka stärka konkurrenskraften hos de egna handelsflottorna.

Äventyrligheten i Kungl. Maj:ts förslag, som innebär en långtgående tillämpning av 8-timmarsdagen ombord å fartygen, kräver ej många ord. Till bevis återopas innehållet i betänkandet nr 8 1934 i serien Statens officiella utredningar. Kommerskollegium och socialstyrelsen hava uti ett samstämmigt och enhälligt utlåtande under hänvisning till resultatet av omsorgsfulla utredningar i ämnet avstyrkt varje utsträckning av 8-timmarsdagen utöver vad som redan gäller. Ämbetsverken framhålla, att de svenska fartygen med deras förhållandevis höga hyror redan nu hava svårt nog att reda sig i konkurrensen med de utländska, samt förklara, att den ökning av driftskostnaderna, som ett mer eller mindre fullständigt genomförande av 8-timmarsdagen skulle innebära, med all säkerhet kan förväntas skärpa de nuvarande svårigheterna för den svenska sjöfarten samt föranleda ökad uppläggning av fartyg och därmed även ökad arbetslöshet bland sjöfolket. Illustration till detta allvarliga uttalande från de ansvariga myndigheternas sida kan hämtas ur den kortfattade men innehållsrika promemoria, vilken återfinnes såsom Bil. 1 vid det propositionen bilagda statsrådsprotokollet av den 16 februari 1934 (prop. sid. 50). Enligt där lämnad utredning skulle det kungliga förslaget genomförande kräva en ökning av maskinbemanningen å de svenska handelsfartygen med 719 smörjare och 140 kollämpare, medförande en årlig kostnadsökning av tillhoppa 2,046,000 kronor för allenast hyror och kosthåll. Ur nyssnämnda statsrådsprotokoll (prop. sid. 40) kan vidare inhämtas, att förslaget kräver en ökning jämväl av däcksbemanningen; närmare utredning härom får sökas i ämbetsverkens ovan omförmälda betänkande (nr 8/1934 Bil. R sid. 63), varav framgår att den årliga merkostnaden för den åsyftade ökningen (34 man) uppgår till cirka 70,000 kronor. Sammanlagt skulle den svenska handelsflottan enligt det kungliga förslaget sålunda belastas med en årlig merkostnad av cirka

2,116,000 kronor. Denna i och för sig mycket betydande summa täcker emellertid icke på långt när de verkliga kostnaderna.

Nämnda ökning av däcksbemanningen är nämligen beräknad med hänsyn därtill, att majoriteten av de sjömän, vilka för närvarande tjänstgöra såsom dagmän, skola efter de föreslagna bestämmelsernas ikraftträdande tagas i anspråk för vakttjänst. Man har emellertid icke räknat med anställandet av ny arbetskraft i stället för den, som genom fullgörandet av vakttjänst undandrages från nödiga underhållsarbeten. Rederierna kunna icke underlåta att anställa ny dylik personal, då följderna eljest otvivelaktigt blir den, att nämnda arbeten komma att i hög grad eftersättas, varigenom tonnagets värde snabbare förringas. Att utföra en del av dessa underhållsarbeten vid in- och utländska verkstäder är visserligen möjligt men skulle komma att ställa sig alltför kostbart. Vissa arbeten, såsom underhåll och tillsyn av räddningsmateriel samt lastnings- och lossningsattiralj m. m., måste emellertid utföras, då fartyget är till sjöss, dels för att sjöfartssäkerhetens krav icke skall äventyras och dels för att de senare anordningarna vid fartygets ankomst till hamn skola vara i fullt användbart skick, så att lastning och lossning därigenom icke fördröjas. Den föreslagna begränsningen av arbetstiden kommer därför att medföra en ytterligare utökning av besättningens antal. Om man utgår ifrån bibehållandet av samma antal dagmän som för närvarande finnas, skulle enligt gjorda beräkningar en bemanningsökning av 391 man bliva erforderlig, motsvarande en årlig kostnad av cirka 772,000 kronor.

Till de kalkylerade merutgifterna för hyror och kost tillsammans uppgående till 2,818,000 kronor måste vidare, såsom ämbetsverken också påpekat, läggas de svårberäknliga men absolut ofrånkomliga årliga kostnadsökningar, som vållas av ökade sjukvårds- och försäkringskostnader, ökat övertidsarbete och utgifter för sådant biträde av arbetshjälp från land, som en inskränkning av besättningens arbetstid skulle nödvändiggöra. Härtill komma bland annat de engångskostnader, som, med hänsyn till bemanningsökningen, föranledas av att ytterligare bostäder samt båtutrymmen och sjösättningsanordningar bliva erforderliga, varjämte komplettering av livräddningsmateriel måste ske. Vidare bör man taga med i räkningen den minskning i fartygens räntabilitet, vilken måste bliva en följd av det intrång å last- och passagerarutrymmen, som föranledes av inredandet av nya bostäder ombord. Om dessa förhållanden står att läsa såväl i ämbetsverkens betänkande (sid. 9) som i den förut omförmälda promemorian (prop. sid. 52).

Med dessa ur de officiella utredningarna hämtade siffror och fakta torde äventyrligheten i det kungl. förslaget vara tillräckligt styrkt. Till ytterligare belysning av orimligheten av detsamma må anföras ett par ur förenämnda promemoria (prop. sid. 50 och 51) hämtade uppgifter rörande den för förslagets realiserande erforderliga ökningen av allenast smörjarepersonalen, beräknad i relativa tal. Totalökningen utgör 97 %. Inom viss fart uppgår

ökningen till 133 %, och inom en ytterst känslig grupp av fartyg, nämligen storleksgruppen 1,000—2,000 ton, utgör den ej mindre än 141 %, allt i förhållande till nuvarande bemanning. Dessa siffror torde tala för sig själva.

Det nu anförda torde även utgöra en fullgod förklaring till den besvikelse sjöfartens män erfara över chefens för handelsdepartementet inställning till deras för landets ekonomiska liv betydelsefulla näring. Att i tider som dessa, då den mellanfolkliga handeln för en tynande tillvaro, då staternas avspärrningspolitik och folkens självförsörjningssträvanden i allt vidare omfattning beröva sjöfarten dess existensvillkor, då flaggdiskriminationer och statssubventioner hota att förkväva havens frihet, då hundratals svenska fartyg ligga sysslolösa och lika många drivas med ren förlust för ägarna, att i sådana tider framlägga förslag, vilkas realiserande skulle svårt belasta landets sjöfart och beröva den svenska handelsflottan dess konkurrensmöjligheter i en redan förut ojämn kamp mot statsunderstödda trafikföretag såväl inom som utom landet — detta kan sannerligen icke annat än väcka besvikelse hos dem, vilkas intressen därav beröras.

Den oro inför framtiden, som ovan i all korthet angivna förhållanden framkalla hos rederinäringens företrädare, borde delas av alla, som hysa ansvar för vår folkhushållning. En sjöfartspolitik sådan som den, varåt Kungl. Maj:t givit uttryck i den föreliggande propositionen, måste ovillkorligen medföra socialt ogynnsamma verkningar och kommer att bli till minst lika mycken skada för de anställda som för näringens utövere.

Konsekvenserna av den rigorösa lagstiftningen å detta område i Frankrike har blivit, att man måst bevilja sjöfarten statsunderstöd, vilket skall anses utgöra kompensation för ökade personalkostnader.

Redan den nuvarande lagen går i åtskilliga avseenden vida utöver sitt egentliga mål att utgöra ett skydd för sjömännen mot ett skadligt eller oskäligt utnyttjande av deras arbetskraft och är i flera fall ett instrument för framtvängande av ökade ekonomiska förmåner. Med hänsyn härtill är det nödvändigt, att gällande lag underkastas väsentliga ändringar i överensstämmelse med de krav, som sedan längre tid tillbaka framförts från redarehåll.

I anslutning till dessa allmänna synpunkter skall jag tillåta mig föreslå riksdagen att med avslag å Kungl. Maj:ts förslag antaga en ny sjöarbetstidslag, grundad i huvudsak på den nu gällande men modifierad i enlighet med vad nedan angives.

§ 1.

2 mom.

Allt befäl bör undantagas från lagens tillämpning. I varje fall bör undantaget för befälspersoner utsträckas att omfatta *ende styrman* och *ende maskinist*.

Motiv: Allt befäl har en kontrollerande och övervakande funktion med avseende å bland annat arbetstiden, som gör det olämpligt att befälets eget

arbete är underkastat lagens begränsningar och övertidsregler. Av sådana skäl hava i industriens arbetstidslag alla personer i överordnad ställning från och med verkmästare undantagits från reglerna om arbetstidens begränsning.

Ende styrman och ende maskinist ha sedan lagens tillkomst år efter år i stor utsträckning genom särskilda dispenser undantagits från lagens tillämpning; ett dylikt stadigvarande förhållande bör i varje fall regleras genom allmän föreskrift i lagen och ej hänskjutas till ett kostsamt och ständigt återkommande dispensförfarande.

§ 2.

2 mom.

Detta stadgande bör erhålla följande lydelse: Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt detsamma varar *minst en halv timme*.

Motiv: Se ämbetsverkens betänkande (nr 8/1934 sid. 18).

§ 5.

Dagmännens ordinarie arbetstid till sjöss bör bestämmas *till 10 timmar om dygnet att förläggas till tid, som befälhavaren äger bestämma*.

Motiv: För arbetet med fartygens underhåll krävs större tillgång å arbete till sjöss. Med nuvarande arbetsbegränsning erfordras i stor utsträckning helt onödigtvis kostbara extraarbeten med folk från land, medan fartygen ligga i hamn. En arbetstid av 10 timmar, som tidigare städse varit bruklig för dagmännen, måste anses fullt skäligen både i och för sig och i jämförelse med den vaktindelade personalen, som har längre arbetstid. Det kan i detta sammanhang förtjäna framhållas, att sjöfolket icke som den i land anställde arbetaren behöver taga i anspråk någon tid för att begiva sig till och från arbetsplatsen.

§ 8.

Ordinarie arbetstid i hamn i tropikerna för sjömän, som ej tillhöra kökspersonalen, bör bestämmas till *8 timmar å söckendag*, varjämte tiden för *rengöringsarbete å helgdag* bör utsträckas till *två timmar*.

Motiv: Särskild inskränkning beträffande arbetstiden i tropikerna torde icke vara erforderlig såsom allmän regel, enär åtskilliga hamnar och kuststräckor inom den tropiska zonen hava ett klimat som mycket väl tillåter arbetets bedrivande i vanlig utsträckning. I Norge, där tidigare samma inskränkning gällde, har specialbestämmelsen för tropikerna nyligen upphävts.

Behov av ökad arbetstid för lättare rengöring å helgdag gör sig normalt gällande, särskilt å de större passagerarfartygen; den nu medgivna tiden av en timme bör lämpligen utsträckas till det dubbla.

10 §.

Detta stadgande bör *uteslutas* eller alternativt *överflyttas till sjömanslagen* samt därstädes erhålla den avfattning, som föreslagits i ämbetsverkens utkast (betänkande nr 8/1934 sid. 72).

Motiv: Se kommerkollegii utlåtande den 28 november 1925, vilket finnes fogat vid prop. nr 81/1926 (sid. 50). Den övertygande motivering, som där anföres, äger fortfarande full giltighet. För sin i sista skedet av det nu verkställda revisionsarbetet ändrade ståndpunkt i denna fråga hava ämbetsverken icke förebragt mera vägande skäl.

14 §.

Fritidskompensation såsom laga form för övertidsersättning bör införas såsom alternativ till ersättning i penningar; paragrafens första stycke bör för den skull erhålla följande lydelse: Sjöman vare, med de begränsningar, som angivas i 15 §, pliktig att i större utsträckning och å andra tider, än i 2 och 3 kapitlen sägs, mot *ersättning i fritid eller penningar* utföra jämväl annan än i 13 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

I anslutning härtill böra orden "enligt 16 §" utgå ur 14 § andra stycket.

Motiv: Såsom skäl för ett stadgande av samma innebörd som det här ovan föreslagna hava kommerskollegium och socialstyrelsen framhållit (betänkande nr 8/1934 sid. 28), att syftet med bestämmelser om begränsning av och ersättning för övertidsarbete självfallet i främsta rummet är att hindra ett för sjömannens hälsa skadligt övermått av arbete under längre sammanhängande tid. Detta syfte uppnås tydligen på det mest effektiva sätt genom den föreslagna fritidskompensationen, som ju medför en mot övertiden svarande minskning i det ordinarie arbetet inom en snävt begränsad tidrymd och följaktligen måste ur social och hygienisk synpunkt vara att föredraga framför ett system, som icke medgiver övertidsersättande annorledes än medelst betalning.

Därest så skulle anses erforderligt, kan 16 § kompletteras med närmare föreskrifter rörande fritiden i överensstämmelse med det förslag i sådant hänseende, som innehålles i ämbetsverkens preliminära utkast 14 § (betänkandet sid. 70). Mera detaljerade bestämmelser än där föreslagits erfordras icke.

15 §.

Detta stadgande, som i gällande lag erhållit en synnerligen invecklad och vidlyftig avfattning, bör antingen helt upphävas eller i anslutning till avfattningen av Kungl. Maj:ts förslag (13 § första stycket) erhålla följande lydelse: Till övertidsarbete mot ersättning i penningar må sjöman användas högst tjugofyra timmar i veckan.

Motiv: Frihet bör föreligga för befälhavaren att vid behov anlita sjömän till övertidsarbete utan särskild tidsbegränsning. Bestämmelserna om övertidsersättning innebära tillräcklig garanti mot missbruk. Därest förslaget om stadgandets upphävande icke bifalles, yrkas upptagande av Kungl. Maj:ts förslag, såvitt angår övertidsarbetets maximering per vecka; dock bör begränsningen, såsom i ämbetsverkens förslag 13 § skett (se betänkandet nr 8/1934 sid. 28), inskränkas till att avse övertidsarbete, som ersättes med penningar.

17 §.

Denna paragraf bör fullständigas med bestämmelse som medgiver avtalsfrihet åtminstone i mån av överenskommelse genom kollektivavtal och bör för den skull i enlighet med ämbetsverkens utkast (15 §) avfattas sålunda: Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommit genom kollektivavtal, som är bindande för redaren och sjömannen.

Motiv: Det i ämbetsverkens preliminära förslag gjorda tillägget, som medför möjlighet att genom kollektivavtal ingå överenskommelser om bestämmelser, vilka äro stridande mot sjöarbetstidslagen, är väl motiverat, enär det ställer parterna i samma utgångsläge i avseende å frågor, som regleras i sjöarbetstidslagen. För närvarande tolkas lagen så, att intet hinder möter för träffande av avtal till sjömannens förmån men att det däremot icke låter sig göra att ingå dylika avtal, som kunna vara till fördel för redaren. Därest i trots därav ämbetsverkens tillägg icke anses böra bibehållas, bör i vart fall paragrafen givas en lydelse, som klargör att alla överenskommelser, sålunda även de, vilka äro till förmån för sjöfolket, äro ogiltiga.

*

Vid Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition har för belysning av de spörsmål, som framkallas av arbetstids- och bemanningsfrågornas inbördes sammanhang, fogats en redogörelse av 1933 års bemanningssakkunniga för det hit-tillsvarande resultatet av deras undersökningar rörande bemanningsförhållandena å svenska handelsfartyg, åtföljd av ett förberedande utkast till författningsbestämmelse angående bemanning av fartyg.

Ehuru i propositionen icke förekommer direkta uttalanden angående Kungl. Maj:ts planer i bemanningsfrågan torde det i allt fall få tagas för givet, att chefen för handelsdepartementet har för avsikt att föranstalta om åtgärder inom den närmaste tiden jämväl i detta hänseende. De risker för sjöfarten, som äro förbundna därmed, tvinga mig att även i denna fråga framställa förslag till riksdagen, ehuru saken icke i och för sig är av beskaffenhet att

behöva göras till föremål för riksdagens prövning, enär Kungl. Maj:t genom stadgande i 5 a § sjölagen erhållit fullmakt att meddela närmare föreskrifter i bl. a. detta ämne, nota bene såvitt angår fartygens bemanning, bedömd med hänsyn till sjöfartssäkerhetens krav.

Nu kan man visserligen konstatera, att departementschefen för sin del otvetydigt deklarerat sin mening om bemanningsregleringen såsom en sjöfartssäkerhetsangelägenhet (prop. sid. 37), medan huvudgrunderna för arbetstidsregleringen utgöras av sociala hänsyn, vilket ock av bemanningssakkunniga tagits till utgångspunkt för såväl deras undersökningar rörande de nuvarande bemanningsförhållandena som behovet av ytterligare föreskrifter eller åtgärder som ock för de riktlinjer för reglering och kontroll av bemanningsförhållandena, vilka närmast tagit sig uttryck i deras preliminära förslag till författningsbestämmelser i ämnet. Vidare kan det anföras, att departementschefen för sin del medgivit (prop. sid. 38), att de skäl, som bilda grundvalen för arbetstidsregleringen, i allmänhet måste leda till större krav på besättningens totala antal än vad blotta säkerhetshänsyn kunna göra. Såsom exempel framhåller departementschefen själv, att detta är uppenbart beträffande 8-timmarsprincipen; trevaktssystemet på däck finner han sålunda icke nödvändigt av säkerhetshänsyn, och beträffande tjänstgöringen i maskinavdelningen förklarar han bemanningsfrågan på det hela taget äga en ur säkerhetssynpunkt underordnad betydelse.

Det är nu gott och väl att man på grund av dessa klara och tydliga deklARATIONER icke behöver befara, att den bemanningssökning, som enligt det kungl. förslaget skulle föranledas av en strängare arbetstidsbegränsning, för den händelse att riksdagen, såsom jag för min del anser nödvändigt, kommer att avslå förslaget, i stället åstadkommes genom administrativa anstalter i form av bemanningsbestämmelser. Härmed kan man dock icke slå sig till ro. Ehuru man ännu icke med säkerhet vet vad bemanningssakkunnigas slutliga förslag kommer att innehålla och än mindre kan våga en gissning om vad Kungl. Maj:t därefter kan komma att föreskriva, så torde det dock med säkerhet kunna antagas, att åtgärder i dessa hänseenden icke kunna vidtagas utan att i större eller mindre mån öka sjöfartens ekonomiska besvärligheter.

I detta sammanhang vill jag bringa i erinran vad som vid anmälan inför Kungl. Maj:t av de s. k. skeppstjänstkommitterades bemanningsförslag år 1923 yttrades av föredragande departementschefen, som under framhållande av den svenska sjöfartens svåra ställning i den internationella konkurrensen betonade önskvärdheten av all möjlig återhållsamhet i lagstiftningen, så att allenast oundgängligen nödvändiga och oomtvistligt nyttiga föreskrifter utfärdades. Liksom skeppstjänstkommitterades förslag i intet av dessa hänseenden då befanns motiverat, torde man med fullt fog kunna hävda att intet sedermera inträffat, som skulle göra en strängare, till sin nytthet alltjämt livligt bestridd bemanningslagstiftning nu påkallad.

I betraktande av sålunda andragna omständigheter finner jag till sjöfartsnäringsens skydd nödigt att draga frågan under riksdagens prövning i form av en hemställan om uttalande i syfte att förhindra att under nu rådande förhållanden i bemanningsfrågan vidtagas åtgärder, som öka den svenska sjöfartens konkurrenssvårigheter.

I detta sammanhang vill jag erinra därom, att riksdagen vid fyra olika tillfällen, nämligen under åren 1924, 1926, 1928 och 1930, med anledning av väckta motioner uttalat sig mot en utredning av Kungl. Maj:t i detta ämne.

På grund av vad jag ovan anfört får jag hemställa,

att riksdagen måtte *dels*, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 240, för sin del antaga en sjöarbetstidslag av samma innehåll som den nu gällande lagen i ämnet med de ändringar, som ovan angivits, *dels ock* i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att åtgärder rörande bemanningsförhållandena av beskaffenhet att öka den svenska handelsflottans konkurrenssvårigheter icke lämpligen böra under nu rådande förhållanden vidtagas.

Stockholm den 21 mars 1934.

O. A. Nordborg.