

## Nr 593.

Av herrar **Lindberg** och **Lundgren**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 265, med förslag till sjöarbetstidslag.

Sedan senare delen av 1930-talet har, kan man säga, en allmän strävan förmärkts att söka förmå sjöfolk av samtliga grader att stanna kvar i tjänst och i sitt yrke. Man har på arbetsgivarsidan blivit allt mera övertygad om att det är dålig ekonomi att ständigt skifta besättningar i fartygen. Under senare år har det också visat sig vara ganska svårt att få befälet att kvarstå i tjänst, vilket påvisas såväl av utredningsmännen i deras betänkande som av statsrådet i propositionen. Befälsbristen inom handelsflottan har blivit allt större.

Från såväl samhällets som parternas egen sida ha tid efter annan olika åtgärder vidtagits för att stimulera till ett kvarstannande i tjänst. En del av dessa åtgärder ha visserligen ännu icke hunnit verka i full utsträckning — här syftas närmast på sjömanspensioneringen — vilket är en bidragande orsak till att yrket icke blivit tillräckligt begärligt för ett kvarstående i detsamma. Bland positiva åtgärder kan nämnas, att bostäderna genomgått genomgripande förbättringar, semester har genomförts och vissa arbetsreglerande bestämmelser ha, vid sidan om lagen, avtalsvägen blivit stadfästa.

Som ett led i strävandena att göra sjömansyrket mera lockande har en ny sjöarbetstidslag nu föreslagits. Denna lag kommer emellertid, om den erhåller den utformning som föreslagits, icke att verka så som från början varit avsett. Vidare är det nog så att lagen icke befattar sig med problemet om hur fritiden skall kunna tillvaratagas på för den anställde bästa sätt. Med den ordning som nu råder är det nämligen icke nog med att arbetstiden förkortas för vissa grupper, det är lika mycket en fråga hur sjömannen skall kunna tillgodogöra sig fritiden. Detta överlämnas åt parterna att ordna.

Ser man på nyrekryteringen inom sjömansyrket skall man finna, att det icke är brist på adepter, som vilja till sjöss. Under vart och ett av åren 1946 och 1947 inskrevos i Sjöfolkets erkända arbetslöshetskassa icke mindre än tiotusen nya medlemmar, av vilka den ojämförligt största delen voro nybörjare inom yrket. Det måste vara något allvarligt fel eftersom en sådan nybörjartillströmning kan få plats inom ett yrke som icke omfattar flera än omkring adertontusen personer. Avgången från yrket är också årligen i det närmaste lika stor som tillströmningen. Förhållandet är nämligen det att många, ja de flesta, av de nya icke stanna mer än en kortare tid i fartygen. Givetvis avgå även en del som utövat yrket under längre tid, men dessa äro icke påfallande

många. De torde kunna uppskattas till högst ett par tusen om året, men redan det är för många.

En stor del av de äldre som lämnat yrket ha som skäl angivit, att arbets-hållandena ombord äro sådana, att de icke kunna stanna i yrket. Arbetstiden är för lång, övertidsarbetet för påfrestande samt uppehållen i hamnarna alldeles för korta för att fritiden skall helt kunna utnyttjas. Då därtill kommer de täta ombytena av besättning, blir det gärna så att den som varit längst i fartyget får svårast att erhålla sin ledighet. Detta gäller alla kategorier ombord, befälet såväl som kökspersonalen, däcks- och maskinfolket. Då ett fartyg kommer till Sverige efter en fullbordad resa, inträffar det icke så sällan, att den del av besättningen som skall stanna kvar för att delta i en ny resa, icke kan erhålla ens en halv fridag medan fartyget befinner sig i hemlandet. Vad detta betyder för den enskilde är inte svårt att räkna ut. Kökspersonalen har det kanske värst i detta avseende, enär det är svårt att erhålla ersättare inom denna kategori. Samma förhållande gäller för övrigt befälet. Semester kan oftast icke heller tagas ut, utan blir det i vanligaste fall semesterersättning, vilket icke är riktigt detsamma som semester.

Från kommerskollegii sida liksom också från arbetsgivarsammanslutningarna har särskilt framhållits vilka väldiga kostnader som den nya sjöarbetstidslagen skulle föra med sig. Kostnaderna bli givetvis större, enligt anförda skäl, ju kortare arbetstiden blir. Man kan naturligtvis icke komma ifrån, om man isolerat ser på verkningarna av lagens genomförande, att detta drager med sig ökade kostnader. Tages emellertid med i kalkylen vad ovan anförts rörande skiftningarna av besättning och svårigheten att erhålla kökspersonal (kvalificerad) så reduceras kostnadsökningen betydligt. Klart är nämligen att de täta bytena av besättning icke är någon billig affär för bolagen eller för fartyget. Den bemanningsökning som skulle bli ett resultat av ett genomförande av kommitténs förslag eller av ett förslag som skulle gå ännu längre vad det gäller nedskärning av arbetstiden kan icke vara ruinerande. Det finnes nämligen fartyg i den svenska handelsflottan, som vid sekelskiftet eller närmare bestämt år 1907 hade en däcksbesättning av sju man, men som i dag icke ha flera än fyra eller fem, och vidare fartyg som åren 1922—1923 hade nio man på däck, vilka i dag icke ha flera än sex eller sju. Ser man den tänkta bemanningsökningen mot bakgrunden härav, ter sig den siffermässiga kostnadsökningen på till och med, som angivits, 18 miljoner icke så avskräckande.

Från kustfartens och insjöfartens sida har klagats över att en föreslagen arbetstid av 112 timmar på två på varandra följande veckor skulle vara svår att genomföra. Det är att märka att denna fart — vad beträffar kustfarten i viss utsträckning frivilligt — genomfört en arbetstidsförkortning, som ligger under 112 timmar på två veckor. Den ligger i nivå med den arbetstid som nu föreslås för norrsjö- eller vidsträcktare fart i fartyg över 500 brutto register-ton. Vad gäller insjöfarten har i år träffats avtal om 58 timmars arbets-

vecka, dock med vissa reduceringar, vilka göra att arbetstiden generellt ligger lägre än 56 timmar per vecka. I några fall är arbetstiden 48 timmar per vecka.

På grund av att sjömän av olika kategorier ha olika lång arbetstid enligt gällande lag, har i kommentarerna till sjöarbetstidslagen understrukits, att »lagen har avseende på arbetets faktiska art och ej å den arbetande sjömannens tjänsteställning». Som exempel framhålles, att en som smörjare mönstrad men som eldare arbetande sjöman enligt sjöarbetstidslagen är att anse såsom eldare. En person som är anställd som smörjare med en arbetstid av 12 timmar per dygn kan sålunda icke åläggas att sköta en eldares arbete under 12 timmar per dygn, enär eldares arbetstid är fastställd till 8 timmar. Denna princip är fullt naturlig och bör bli gällande även i fortsättningen. I konsekvens med vad som ovan sagts om smörjare, som utför eldares arbete, bör maskinbefäl således icke kunna åläggas att utföra smörjares arbete under längre tid än samma arbete kan åläggas smörjare. Tyvärr kommer så icke att bli fallet, om lagen antages i det skick den framlagts av departementschefen. Lagförslaget föreskriver nämligen för fartyg med en bruttodräktighet mellan 500 och 1 000 registerton i Östersjöfart 8 timmars arbetsdag för maskinmanskapet, medan maskinbefålet i samma fartyg tillåtes att arbeta 24 timmar under två på varandra följande dygn. Då det icke är i lag fastställt att maskinbefäl på sin vakt skall ha biträde med smörjning och andra förekommande arbeten och redare i regel uraktlåta att anställa smörjare i fartyg av den storleksordning och i den fart som ovan angivits, får maskinbefålet i dessa fartyg så gott som utan undantag själva utföra det arbete som ankommer på smörjare. Det kan då icke anses vara rätt och billigt att lagstiftningsvägen tillåta längre arbetstid för person, om han mönstras under maskinbefälsbenämning, än vad som är fallet om han mönstras under manskapsbenämning, då arbetets faktiska art i båda fallen är lika. För övrigt tillkommer för maskinbefålet det ansvar, som enligt lag är förknippat med utövande av tjänsten, oaktat han ej har biträde på sin vakt.

Då det bör vara arbetets faktiska art och icke tjänsteställningen ombord som är avgörande för arbetstidens längd, få vi i likhet med sjömanskommittén föreslå att arbetstiden fastställes till åtta timmar om dygnet för maskinbefäl, därest han själv har att förrätta smörjningsarbete, dock med den begränsningen att fartyget har en bruttodräktighet överstigande 500 registerton.

Kökspersonalens arbetstid skulle enligt lagförslagets utformning bli sämre än den är i de under senaste åren ingångna avtalen och för vissa fall till och med sämre än i nu gällande lag. Nu kan arbetstiden enligt den föreslagna lydelsen vara 10, resp. 9 timmar under en tidsperiod av 14 timmar. Detta betyder att den sammanhängande vilan för vissa fall endast blir fyra timmar. Förlägges denna arbetstid på särskilt sätt så kan arbetstiden bli 20, resp. 18 timmar av 24, visserligen fördelade på två dygn, men den teoretiska möjligheten finnes. Hur kan man tro att kökspersonalen, som tidigare haft ytterligt

besvärligt med sin långa arbetstid, skall finna sig tillrätta med detta nya system? Arbetstiden bör här begränsas till lag och erhålla en bestämd förläggning. Vill man å passagerarfartyg ha personalen i arbete längre tid på kvällen än den mera normala bör det kunna ordnas med övertidsersättning. Huvudsaken är här att man låter övertidsersättning utgå så att man icke av rent okynne håller personalen i arbete.

Kökspersonalens arbetstid bör förläggas mellan kl. 06.00—18.00 i lastfartygen och passagerarfartygen mellan kl. 06.00—20.00 eller kl. 07.00—21.00 och utgöra 9, resp. 8 timmar.

I fartyg i närtrafik bör arbetstiden vara lika för all personal. Här förekommer icke numera något behov av en längre arbetstid för personal som direkt betjänar passagerare. Någon ändring i undantagsbestämmelserna torde ej fordras mera än möjligen ett tillägg i 1 kap. 2 § stycket som börjar med »Ekonomipersonal»; av följande lydelse: (Vad här sagts gäller icke ekonomipersonal i närtrafikfartyg för vilken personal arbetstiden enligt 3 kap. 10 § skall gälla.)

När fråga är om den så kallade närtrafiken, ställer sig frågan på ungefär följande sätt. Enligt propositionen skall för det första kortare uppehåll i arbetet kunna frånräknas arbetstiden, vilket även nu är förhållandet och varit till stor olägenhet. Uppehåll i arbetet om en halv timme skall nämligen även i fortsättningen kunna frånräknas arbetstiden (§ 2 mom. 2). Enär den ordinarie arbetstiden icke erhållit någon bestämd förläggning under dygnet kan bestämmelsen missbrukas. Det kan nämligen tänkas att fritiden söndersplittras i så korta intervaller att någon egentlig och sammanhängande vila icke kommer vederbörande till del. Antingen bör för detta fall bestämmas ett visst lägre antal halvtimmarsavbrott, som få räknas under ett dygn, eller fastställas, att den ordinarie arbetstiden skall förläggas mellan bestämda klockslag. Ökas den avräkningsbara tiden till minst en timme kan måhända detta vara ett tillräckligt korrektiv mot missbruk av avräkningsrätten. Den andra frågan gäller 112-timmarsbestämmelsen i 10 §. Först om 112 timmar överskridas, äger besättningsman rätt till den kompensation som förhandlingsvägen kan erhållas. Detta betyder en väsentlig utökning av arbetstiden i förhållande till nuvarande avtal. Enligt avtalet må nämligen icke å sön- eller helgdag inbesparad tid räknas över på veckans övriga dagar. Nu skall detta kunna ske enligt lagen, ett förhållande som även existerar enligt gällande lag. Enligt avtalet är arbetstiden måndag—lördag 54 timmar och i vecka, där helgdag inträffar, 45 timmar. Å fartyg som äro under gång också på sön- och helgdagar är arbetstiden under veckan 58 timmar. De flesta fartyg i nu nämnd fart (närtrafik) ha alltid några timmar ledigt under sön- eller helgdagar. De under sådan ledighet inbesparade timmarna kunna då enligt lagförslaget överföras på veckans övriga dagar.

Inom alla övriga fack eller arbetsområden, där kontinuerlig drift förekom-

mer, erhålla de anställda, som tjänstgöra sön- och helgdagar, motsvarande ledighet någon av veckans övriga dagar. Detta anses så självklart att ingen ens talar om saken. När det gäller sjömännens skola emellertid sön- och helgdagar räknas såsom arbetsdagar i vanlig ordning. Har en sjöman ledigt från arbetet en sön- eller helgdag, då skall han strax sona detta genom att arbeta så mycket längre de övriga dagarna av veckan. Så har det lagenligt varit ordnat allt sedan sjöarbetstidslagen eller lagarna varit gällande och så önskar man det fortfarande. Om de föreslagna 112 timmarna på två veckor har rätt en oskön samstämmighet mellan kommittén och redare för fartyg i närtrafik. När det gäller timantalet per dag och deras förläggning gå meningarna emellertid starkt isär också inom kommittén. Reservanten Reuterskiöld har ansett att den föreslagna arbetstiden är för kort och som skäl anför han bl. a. närtrafikfartygens svårighet att konkurrera med den landväga trafiken. Närtrafiken har under många år haft svårigheter att konkurrera med den landväga trafiken. Denna svårighet kommer att bestå så länge den landväga trafiken är snabbare och bekvämare, varför en längre arbetstid för sjöfolket icke kan ändra detta faktum. Personalen i den landväga trafiken har en arbetstid av åtta timmar per dag eller 48 timmar per vecka, vilket betyder att fartygen äro gynnsammare ställda i detta hänseende.

En begränsning av arbetstiden till 54 timmar per vecka är genomförbar, varför sådant yrkande kommer att ställas i denna motion.

Isbrytar-, bärgnings- och dykerifartygen äro helt undantagna lagens bestämmelser om reglering av arbetstiden. Svenska sjöfolksförbundet har i sitt remissyttrande yrkat att dessa fartyg skola falla under lagen och anför att arbetstiden för denna personal redan är reglerad i avtal. Det synes ganska naturligt att lagen bör gälla även dessa fartyg.

På grund av vad ovan anförts tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen, med förklarande att den i propositionen nr 265 föreslagna lagen icke kunnat i sin helhet antagas, ville godkänna följande ändringar och tillägg i förslaget till sjöarbetstidslag:

## 1 KAP.

### 1 §.

2 mom. c) stycket utgår. (Beteckningen för övriga stycken ändras i enlighet härmed.)

### 2 §.

2 mom. Vid beräkning av arbetstiden enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst en timme.

2 KAP.

4 §.

b) för sjöman som tillhör maskinbefälet i fall fartyget är statt i 1) Nordsjö- eller vidsträcktare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller 2) inskränk- tare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton eller 3) i fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 registerton och sjöman har att utföra smörj- ningsarbete.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör högst

å passagerarfartyg: 9 timmar om dygnet; samt

å annat fartyg: 8 timmar om dygnet.

Den ordinarie arbetstiden skall förläggas i passagerarfartyg mellan kl. 07.00 och kl. 21.00, samt i annat fartyg mellan kl. 06.00 och kl. 18.00.

3 KAP.

10 §.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § sägs (närtrafik), skall, där skeppstjän- sten ej är anordnad i enlighet med vad i 2 kap. stadgas, ordinarie arbetstid utgöra högst 18 timmar för två dygn i följd; dock må arbetstiden icke över- stiga 54 timmar per vecka.

Stockholm den 5 juni 1948.

*Carl Lindberg.*

*Sven Lundgren.*

---