

Nr 429.

Av herr **Eriesson, Carl Eric, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag.

I proposition nr 265 har Kungl. Maj:t förelagt riksdagen förslag till ny sjöarbetstidslag, i huvudsak byggt på 1946 års sjömanskommittés betänkande. Förslaget är avsett att ersätta den av 1938 års riksdag antagna sjöarbetstidslagen, vilken trädde i kraft den 1 januari 1939 och som i förhållande till den tidigare lagstiftningen innebar väsentliga skärpningar. Nu, endast 10 år efteråt, föreslås ytterligare skärpningar, vilka ur social och arbetshygienisk synpunkt i och för sig naturligtvis äro önskvärda. Frågan är emellertid nu, huruvida de ekonomiska, materiella och personella förutsättningarna föreligga för deras genomförande. Härvid kan erinras om de av kommerskollegium och socialstyrelsen gjorda uttalandena i vissa remissyttranden över 1938 års förslag, nämligen att, även om den svenska sjöfarten kunde bära de av förslaget föranledda merkostnaderna under tider av goda konjunkture, var det tveksamt, huruvida detta kunde ske i depressionstider. Som det nu framlagda förslaget innebär långt gående skärpningar i förhållande till 1938 års lag, måste de ekonomiska påfrestningarna i anledning av förslaget för den svenska sjöfarten i dåliga tider bliva väsentligt större och de av kommerskollegium och socialstyrelsen 1938 framförda betänkligheterna få en allt större och allvarigare tyngd.

Den föreliggande frågan måste ses i sitt internationella sammanhang. Den svenska handelsflottan får icke belastas så, att den icke kan göra sig gällande i den alltmera hårdnande internationella konkurrensen. Under kriget rådde särskilda förhållanden med god sysselsättning för det tonnage, som arbetade på internationellt vatten. Även under efterkrigsåren har fraktmarknaden varit god. Tyvärr ser det emellertid nu ut som om en vändning håller på att inträda. Den allmänna valutaknappheten har medfört en tendens till nationell självhushållning beträffande de internationella sjötransporterna. Varukvantiteterna minska och frakterna äro sjunkande. Genomförandet av Marshallplanen kan väntas åtminstone något öka fraktvolymen, men det är att märka, att Förenta staterna förbehållit sin handelsflotta, som redan nu arbetar under vissa svårigheter, åtminstone hälften av dessa transporter. Utvecklingen i världen på fraktmarknaderna går utan tvivel mot en skärpt konkurrens länderna emellan. Icke blott de gamla sjöfartsnationerna bygga i dag i stor utsträckning nya fartyg, utan så är även fallet med länder, som tidigare endast haft ringa eller inga handelsflottor. I flera länder stödja de statliga myndigheterna på allt sätt sin

rederinäring, bl. a. genom subventioner i olika avseenden, för att den skall kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Dessa statliga strävanden bero ofta på vederbörande lands egen valutasituation. Genom sjöfarten kan ett land förskaffa sig god tillgång på valutor.

För vårt eget lands del kunna dessa synpunkter icke lämnas åsido. Redan nu utgöra inkomsterna från rederinäringen en betydande del av vår betalningsbalans. Vår brist på valuta kommer under den närmaste framtiden att bli än mer prekär. Det ligger därför stor vikt uppå att i den mån vårt lands produktionsresurser icke bli tillräckliga för att skaffa oss den nödvändiga valutan om möjligt söka öka fraktinkomsterna, men i varje fall att söka förhindra, att dessa gå ned under den nuvarande nivån. Den skärpta internationella fraktkonkurrensen utgör i sig en fara för en sådan utveckling. Givetvis böra vi därför undvika varje egen åtgärd, som skulle kunna försätta vårt lands handelsflotta i ett försämrat läge och därmed minska dess möjligheter att skaffa valutor.

Det nu föreliggande förslaget måste otvivelaktigt betecknas såsom en dylik åtgärd, då det skulle betydligt öka kostnaderna för den svenska rederinäringen i form av löner, övertidsersättningar, ombyggnad av bostäder ombord etc. I sistnämnda avseende kan för övrigt starkt ifrågasättas, huruvida icke det i andra sammanhang från statsmakternas sida med skärpa genomförda kravet på begränsning av investeringsverksamheten, främst på byggnadsområdet, redan i sig bör föranleda till att projektet åtminstone på denna punkt skjutes på framtiden. Äro vi tvingade att föra en dylik politik med investeringsbegränsning, bör också denna fullföljas konsekvent och staten icke själv medverka till ökade investeringar såsom här skulle bli fallet. I denna fråga bör samtidigt erinras om att så sent som 1943 utfärdades nya bestämmelser angående bostäder ombord, vilka inneburo betydande skärpningar i förhållande till den tidigare lagstiftningen. Det är otvivelaktigt, att den svenska handelsflottan nu står på ett mycket högt plan i arbetssocialt avseende. Kungl. Maj:ts förslag skulle medföra mycket stora kostnader för rederinäringen, såväl av engångs- som av permanent karaktär. Även om dessa skulle kunna bäras i dagens läge, är det långt ifrån otroligt, att ett genomförande av förslaget inom en nära framtid kommer att få verkningar, vilka icke varit avsedda. Ehuru givetvis många osäkra faktorer försvåra en uppskattning av förslagets ekonomiska verkningar, kan man dock beräkna, att det för handelsflottan i dess helhet kan röra sig om ett tiotal miljoner kronor i engångskostnader och ungefär lika mycket i årliga kostnadsökningar. Man torde icke kunna räkna med att de föreslagna övergångsbestämmelserna komma att minska de sammanlagda kostnaderna. Ej heller kan man sätta alltför stor lit till att genom rationaliseringsåtgärder ombord minska dessa i någon grad av betydelse.

En av anledningarna till det föreliggande förslaget är de internationella strävandena på området i fråga. I Seattle 1946 antogs ett stort antal sjöfarten rörande konventioner, bl. a. beträffande sjöfolkets arbetstid. Denna konvention har emellertid icke ratificerats av något land; frågan om en revision därav har upptagits av Internationella arbetsbyrån. Om, såsom föredragande departementschefen uttalat i propositionen, Sverige icke bör ratificera denna konvention, så bör väl även detta ståndpunktstagande föranleda till att man i Sverige icke genomför en sjöarbetstidslag, som i väsentliga avseenden ansluter sig till Seattlekonventionen. Först sedan denna konvention trätt i kraft under de i konventionen angivna förutsättningarna i eventuell reviderad form borde Sverige för sin del genomföra de ändringar i sjölagstiftningen, som därav kunna föranledas. Därigenom skulle man undvika att belasta den svenska sjöfartsnäringsen på ett sätt, som kan försätta den i ett försämrat läge i den internationella konkurrensen. Redan nu är den svenska handelsflottan en av dem som tillerkänt sjöfolket de längst gående sociala förmånerna. En verkställd utredning har visat, att de svenska fartygen äro hårdare belastade med kostnader för dylika förmåner än till och med de övriga nordiska ländernas. Englands flotta, som kanske utgör vår största konkurrent, ligger i detta avseende långt under vår egen. Vidare är att märka, att 1936 års Genèvekonvention angående arbetstid och bemanning å fartyg hittills endast ratificerats av Sverige, USA, Australien och Belgien. Därav framgår, att ett genomförande av en svensk sjöarbetstidslag, baserad på Seattlekonventionen, som går betydligt längre än Genèvekonventionen, otvivelaktigt skulle giva våra konkurrentnationer ett stort försprång framför oss, vilket särskilt i de tider av vikande sjöfartskonjunkturer, som nu skönjas, kan få allvarliga verkningar för vår handelsflotta och våra möjligheter att genom denna förskaffa oss valutor. Följden av ett genomförande av Kungl. Maj:ts förslag nu kan därför bliva onödigt stor uppläggning av fartyg med arbetslöshet bland de ombordanställda i ett sådant läge. Såväl befälets som manskapets antal måste såsom en följd av förslagets genomförande nu ökas i stor utsträckning. Den nuvarande befälsbristen kan väntas bliva fördubblad, och för att upprätthålla trafiken måste då ett stort antal för sådan tjänst obehöriga personer tjänstgöra i befälsställning, varigenom sjöfartssäkerheten sättes i fara. Förslaget syftar vidare till en verklig förkortning av arbetstiden, men detta syfte kan av naturliga skäl i stor utsträckning ej realiseras. Följden kommer endast att bliva ökade övertidersättningar och oförändrad arbetstid, varigenom lagen kommer att få direkt löneförhöjande verkningar, vilka icke varit åsyftade och i stället bort avtalsmässigt regleras. Den ytterligare ökningen av bostadsutrymmena ombord måste inkräkta på fartygens möjligheter att mottaga passagerare och last och därmed deras ekonomiska bärkraft.

Ovannämnda resonemang visar klart, vilka verkningar Kungl. Maj:ts

förslag kan få, därest Sverige isolerat genomför förbättringar av den sociala sjölagstiftningen. Även om förslaget i sig såsom ovan framhållits kan anses önskvärt, bör likväl med dess ikraftträdande anstå till dess konkurren-
tationerna ratificerat Seattlekonventionen och antagit en liknande lag-
stiftning.

Därför hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 265
måtte besluta, att ikraftträdandet av förslaget till ny sjö-
arbetstidslag skall bliva beroende av att Seattlekonventionen
i eventuellt reviderad form trätt i kraft i enlighet med de
i konventionen angivna förutsättningarna.

Stockholm den 9 juni 1948.

Carl Eric Ericsson.

Hugo Osvald.

Ernst Wehtje.

Erik von Heland.

Erik Arrhén.

Axel Mannerskantz.
