

## Nr 467

Av herr Hagberg m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag, m. m.

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap och de militära myndigheterna har ofta framhållit, att de ännu återstående resterna av det mindre och medelstora svenska tonnaget är absolut nödvändiga för att vårt land i ett avspärrningsläge eller en krigssituation skall kunna genomföra de då erforderliga transporterna. Samma synpunkter har också vid skilda tillfällen uttalats inom riksdagen. Därjämte har det mindre och medelstora tonnaget betydelse för vårt land för andra mer »normala» ändamål. Huvudsaken är emellertid, att vi med hänsyn till en avspärringssituation helt enkelt inte kan avvara dessa fartyg.

I propositionen nr 120 har Kungl. Maj:t framlagt förslag angående införande av 45-timmars arbetsvecka till sjöss. För storsjöfarten — liksom för industrien i land — innebär detta i stort sett en förkortning av arbetsveckan med 3 timmar. För det mindre tonnaget skulle emellertid förslaget innebära en nedskärning från nuvarande 56-timmarsvecka till en 45-timmarsvecka, dvs. en arbetstidsförkortning om 11 timmar i veckan.

Propositionen grundar sig på ett betänkande, avgivet av sjöarbetstidsutredningen. Enligt betänkandet skulle 45-timmarsveckan medföra en höjning av bemanningskostnaderna på ifrågavarande fartyg med cirka 22 procent. Det framgår av betänkandet, att konkurrensen från utländska fartyg, som redan nu har avsevärt lägre bemanningskostnader än de svenska, är pressande. Utredningen har till sitt förslag knutit den uttryckliga förutsättningen, att statsmakterna i andra former — bl. a. då det gäller skattebelastningen — skulle vidtaga åtgärder för att lätta trycket för det mindre tonnaget. Då Kungl. Maj:t nu framlagt förslag om en 45-timmarsvecka även för det mindre tonnaget, har emellertid några åtgärder i nämnd riktning varken genomförts, beslutats eller ens förutsetts, som skulle ens tillnärmelsevis kompensera ökningen i bemanningskostnaderna.

Utvecklingen har varit den, att det mindre och medelstora tonnaget visat en kraftig tillbakagång sedan 1939. I april 1953 tillkallade Kungl. Maj:t två utredningsmän — förre ordföranden i Landsorganisationen, K. A. Lindberg, och direktören B. Petri — för att undersöka vad som kunde göras för att åstadkomma en förbättring i det mindre och medelstora tonnagets ekonomiskt betryckta läge. De sakkunniga avgav år 1955 ett betänkande (SOU

1955: 2), där man framhöll det allvarliga i utvecklingen och rekommenderade ett antal stödåtgärder. Bl. a. föreslog man, att sjöarbetstidslagens regler skulle göras mindre stränga för dessa rederier än vad de för närvarande är. Förslaget från 1955 har icke omsatts i praktiken. Resultatet har också blivit, att det mindre och medelstora tonnage även efter denna tidpunkt fortsatt att minska. Det kan icke råda någon tvekan om att detta tonnage är praktiskt taget dödsdömt, därest det nu skulle belastas med den stora kostnad, som ett genomförande av 45-timmarsveckan innebär.

Det har framhållits — tydligen icke utan fog — att det mindre och medelstora tonnagets försvinnande skulle innebära nackdelar även för de ombordanställda. Många sjömän, särskilt sådana med familj, söker sig gärna till detta tonnage, som i huvudsak är sysselsatt i närtrafik och som därför ofta anlöper svenska hamnar. Man får också taga hänsyn till att dessa fartyg sysselsätter ett i förhållande till sitt tontal betydande antal personer. Försvinner detta tonnage, kommer därför en icke oväsentlig arbetslöshet att göra sig kännbar bland sjöfolket, och arbetslöshet hotar då också arbetare och tjänstemän på de mindre varv runt våra kuster, som hittills brukat bygga och reparera dylika fartyg.

För att motverka arbetslösheten vid dessa varv har nyligen på initiativ av arbetsmarknadsstyrelsen 17,5 milj. kronor anslagits till statens lånefond för den mindre skeppsfarten. En förutsättning för att denna och liknande åtgärder skall få avsedd effekt i fråga om sysselsättningen vid de mindre varven är givetvis, att fartygens driftkostnader hålles på en sådan nivå, att rederierna anser sig kunna bygga dylika fartyg och lägga ner pengar på reparationer. Om fartygen inte längre har möjlighet att drivas utan förlust, kommer det inte heller att bli några beställningar för varven.

Mycket talar för att hithörande problem borde lösas av de ombordanställdas organisationer och redarna själva. Detta har skett i Norge, där man lämnat den senast gällande sjöarbetstidslagen oberörd och på kollektivavtalsvägen kompletterat dess bestämmelser på så sätt att viss tids extra ledighet medgivits de ombordanställda.

I propositionen behandlas, förutom själva lagstiftningsfrågan, även spörsmålet huruvida Sverige skall ratificera det vid Internationella arbetsorganisationens sjöfartskonferens år 1958 antagna förslaget till konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg. Departementschefen har i propositionen (sid. 145) framhållit, att konventionen bör ratificeras av Sverige. Denna ratifikation bör dock enligt departementschefens mening ske »med förbehåll för att även nationer med vilka vår sjöfart främst konkurrerar, i första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, ratificerar konventionen». Sistnämnda synpunkt är utan tvivel riktig och äger giltighet icke blott i fråga om ratifikationsfrågan utan även i fråga om lämpligheten att i dagens läge utfärda en lagstiftning, avseende det mindre och

medelstora tonnaget. Detta tonnage är i särskilt hög grad utsatt för konkurrensen från de av departementschefen namngivna länderna.

Det synes oss därför tillrådligt, att man i överensstämmelse med den av departementschefen i fråga om konventionens ratificering uttalade åsikten skjuter även på tidpunkten för ikraftträdandet av den nya lagstiftningen, såvitt avser fartyg under 2 000 bruttoton, och avvaktar det resultat vartill de intresserade parterna kan komma. Även i vad avser förläggningen av kökspersonalens arbetstid talar synnerliga skäl för att ett dylikt uppskov kommer till stånd.

Såväl enligt propositionen som enligt det av utredningen framlagda förslaget skall kökspersonalens arbetstid inskränkas från nuvarande 9 till 8 timmar per dygn. Därjämte föreslogs i betänkandet, att ekonomipersonalen på vanliga lastfartyg i hamn skulle sluta sin tjänstgöring kl. 19.00. I propositionen har detta ändrats till kl. 18.00.

De svenska rederierna har vinnlagt sig om att mathållningen ombord skall vara av hög standard. Även då det gäller måltidernas förläggning och därmed sammanhängande frågor har man sökt tillmötesgå de ombordanställdas önskemål. Skall emellertid kökspersonalens arbetstid, då fartygen ligger i hamn, sluta kl. 18.00, kommer den stora majoriteten av de ombordanställda att få en försämrad mathållning. Det finns nämligen ingen möjlighet att inom denna snäva ram inpassa det arbete, som erfordras för att de ombordanställda efter slutad arbetsdag skall erhålla sitt middagsmål på hittills brukligt sätt.

En parallell med hembiträdeslagen ligger här nära till hands. Enligt 9 § hembiträdeslagen skall arbetstiden sluta senast kl. 19.00. Denna tidsgräns har fastställts med tanke på att göromålen i samband med middagsmålet skall hinna avslutas. I det stora hushåll, som ett fartyg utgör, ställer det sig svårare än i familjehushållen att slutföra arbetsuppgifterna till kl. 19.00. Att uppställa en snävare gräns i sjöarbetstidslagen än i hembiträdeslagen är i varje fall opåkallat.

Enligt den ovannämnda konventionen och även enligt den av Kungl. Maj:t nu föreslagna lagstiftningen bör regelbundet övertidsarbete undvikas. Därest den ordinarie arbetstiden skall vara slut kl. 18.00 och de ombordanställda likväl erhåller samma service som hittills, blir det emellertid nödvändigt att regelmässigt tillgripa övertidsarbete inom köksavdelningen. Det är icke tilltalande att i lagen ha två bestämmelser, som på detta sätt står i strid med varandra, och härtill kommer, att en svensk ratificering av konventionen näppeligen står i överensstämmelse med ett dylikt arrangemang.

Såsom ovan nämnts har utredningen föreslagit, att den ordinarie arbetstiden skulle sluta kl. 19.00. Den ändring, som propositionen innebär i detta hänseende, har vidtagits utan att man från handelsdepartementets sida inhämtat rederinäringens synpunkter i frågan. Då man inom Kungl. Maj:ts

kansli avvikit från den av utredningen föreslagna regeln, har man till följd härav icke fått til'gång till en allsidig belysning av ärendet.

Under åberopande av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte antaga vid proposition nr 120 fogat förslag till Sjöarbetstidslag med det undantaget att 10 § 2 mom. samt övergångsbestämmelserna erhåller följande lydelse:

10 §.

1 mom. För sjöman — — — högst 5 timmar.

2 mom. Ordinarie arbetstid skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas

å *passagerarfartyg* under fartygets uppehåll i hamn, när passagerare icke finnes ombord, till tiden före klockan 19; samt

å *annat fartyg*

till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn mellan klockan 6 och klockan 19, och

under fartygets uppehåll i hamn mellan klockan 6 och klockan 19 å söckendag utom lördag samt mellan klockan 6 och klockan 15 å lördag och helgdag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1960; dock skola bestämmelserna i sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631) alltjämt gälla beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande 2 000 registerton. I övrigt upphäves härmed sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948.

Undantag som — — — trätt i kraft.

Stockholm den 21 april 1959

*Erik Hagberg*

*Gunnar Spetz*

*Gustaf Henry Hansson*