

Nr 13.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjömanslag
och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen; given
Stockholms slott den 13 januari 1922.*

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

GUSTAF.

A. Åkerman.

Förslag
till
Sjömanslag.

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 §.

Det åligger redaren att sörja för att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren om anställningsvillkoren.

2 §.

Är ej överenskommelse träffad om tjänsteavtalets varaktighet, skall avtalet anses slutet att tre månader efter det uppsägning å någondera sidan skett upphöra i svensk hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning, dock med rätt för befälhavaren, om han varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, att tre månader efter uppsägning frånträda avtalet jämväl i utländsk lossnings- eller lastningshamn.

3 §.

Befälhavare kan av redaren när som helst skiljas från sin befattning.

Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, utan att skäl, som i 4 eller 5 § sägs, därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för tre månader samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § äger tillämpning och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn.

4 §.

Avskedas befälhavare på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, äger han rätt till hyra för tre månader efter avgången från tjänsten.

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där befälhavaren genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han förtegat den vid tjänstens antagande; i sådant fall är befälhavaren icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

5 §.

Avskedas befälhavare på grund av oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, är han icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

6 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot hyra och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten.

Om befälhavarens rätt till fri hemresa med hyra och underhåll under resan samt till ersättning för förlorade effekter gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

7 §.

Om hyra vid dödsfall, om vård och fri hemresa vid sjukdom samt om begravning skall vad i 24, 28 och 30 §§ är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

8 §.

Åtnjuter befälhavaren andel av fartygets frakt (kaplake) eller av annan inkomst av resan eller andel av redarens vinst å rörelsen (tantien), och upphör avtalet före resans slut eller räkenskapsårets utgång, äger befälhavaren av den honom sålunda tillförsäkrade gottgörelse erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd eller hela räkenskapsåret belöper på tjänstetiden. Är befälhavaren enligt 3, 4, 6 eller 7 § berättigad att erhålla hyra för längre tid än han varit i tjänst, skall nu nämnda gottgörelse för tiden efter det han lämnade tjänsten utgå med det belopp, varmed dubbla beloppet av förste styrmans hyra må överstiga hans fasta befälhavarehyra.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

9 §.

Befälhavaren är behörig att å redarens vägnar antaga fartygets besättning av såväl befäls- som manskapsgrad.

Vid antagandet av maskinpersonalen skall han samråda med förste maskinisten.

10 §.

Minderårig under fjorton år må ej användas i skeppstjänst, ej heller må i eldar-tjänst användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

11 §.

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren förseas med motbok, upprättad enligt av kommerskollegium fastställt formulär, vilken skall innehålla:

1. sjömannens fullständiga namn, födelseår, födelsedag, födelseort och hemort;
2. befattning, vari sjömannen antagits;
3. resa eller tid, för vilken tjänsteavtalet gäller, eller avmönstringsort eller uppsägningstid, som avtalats;
4. hyra, som överenskommits, så ock, där hyran är bestämd till visst belopp för resa, den tid, som beräknas åtgå för resan;
5. övertid ersättning, som avtalats, där sådan ersättning icke skall utgå enligt lag; samt

6. övriga anställningsvillkor.

I motboken skall anteckning ske om tjänstgöringens början och slut, så ock om uppsägning av tjänsteavtalet och dagen därför. Övertid ersättning, som sjöman för-tjänar, så ock vad av hyran och övertid ersättningen utbetalas eller avdrages skall

likaledes införas i motboken; vid utbetalning i annat myntslag än det, vari hyran är bestämd, skall kursen angivas.

Är tjänsteavtalet ingånget med tillämpning av kollektivavtal, skall befälhavaren sörja för att exemplar av kollektivavtalet finnes tillgängligt å fartyget.

Angående sjömans på- och avmönstring samt vad därvid skall iakttagas gäller vad Konungen förordnar.

Om tiden för tjänsteavtalets bestånd.

12 §.

Är sjöman antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägnings-tid, och utgår tiden under resa, gäller tjänsteavtalet till fartygets ankomst till närmaste lossnings- eller lastningshamn.

13 §.

Är ej överenskommelse träffad om tjänsteavtalets varaktighet, äger vardera parten uppsäga avtalet att upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning; är sjömannen svensk och antagen här i riket, må dock avtalet icke från någondera sidan uppsägas till upphörande annorstädes än i svensk lossnings- eller lastningshamn.

Uppsägnings-tiden vare en månad, om sjömannen tillhör befälsgraden, och sju dagar, om han tillhör manskapsgraden.

14 §.

Har sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och stannar han kvar i tjänsten, efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas, äger vardera parten uppsäga avtalet att efter tid, som i 13 § andra stycket sägs, upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning.

15 §.

Ändå att annat följer av tjänsteavtalet eller av bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn, äger sjöman, om han efter sista påmönstringen varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, åtnjuta den uppsägningsrätt, som i 14 § sägs.

16 §.

Sjöman, som på grund av tjänsteavtalet eller bestämmelse i detta kapitel äger från-träda avtalet, är pliktig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två dagar efter ankomstdagen.

Skall sjöförklaring avgivas, är sjöman pliktig att mot hyra och underhåll kvarstanna å orten, till dess sådan förklaring avgivits.

17 §.

Tillåter ej myndighet å utländsk ort, där sjöman skulle avgå från tjänsten, sjömannen att inkomma i det främmande landet, eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som han ej kan ställa, är han pliktig att kvarstå i tjänsten, till dess fartyget ankommer till ort, där sådant hinder för avmönstringen ej möter.

Om hyran.

18 §.

Hyra utgår från och med den dag sjömannen kom ombord eller, om han från förhryningsorten måst företaga resa för att komma till fartyget, från och med den dag resan anträdde.

Hyran löper till och med den dag han avgår från tjänsten eller, om avmönstring

skall ske, till och med avmönstringsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av sjukdom eller av annan anledning förut upphört.

För den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten utgår ej hyra.

Vid beräkning av hyra för del av månad räknas månaden till trettio dagar.

19 §.

Betalning av hyra må fordras allenast när fartyget ligger i hamn och icke oftare än en gång i veckan.

Hyran skall betalas i reda penningar, såvida sjömannen ej begär anvisning å redaren. Betalning kan fordras i ortens myntslag efter den kurs, som bankinrättning på platsen betalar för det mynt, vari hyran är bestämd.

Svensk sjöman, som vill från utlandet sända hyresmedel till Sverige, äger härför enligt föreskrifter, som Konungen meddelar, utan kostnad anlita svensk konsul; och vare staten ansvarig för sådana penningförsändelser.

20 §.

Sjöman äger fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

Utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till tackande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

21 §.

Av hyra, som skall kontant utbetalas till sjömannen, äger befälhavaren att varje gång betalning sker innehålla en tredjedel, till dess sjömannen avgår från tjänsten. Innehållet belopp må dock icke vid någon tid överstiga hyra för en halv månad.

22 §.

Är hyra fastställd till visst belopp för resa, skall den i motboken gjorda anteckning om resans antagliga varaktighet lända till efterrättelse vid beräkning av hyra i fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Ändras resan, så att den kommer att vara längre tid än vid förhyrningen antogs, äger sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till hyran; förlänges eljest resan, skall för den överskjutande tiden utgå tilläggshyra, beräknad efter den å förhyrningssorten gängse månadshyra. Underskrides den för resan beräknade tiden, skall den avtalade hyran ändock utgå till fullo.

23 §.

Varder besättningen under resa förminskad, skall därigenom inbesparad hyra för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i mån av det ökade arbete envar fått vidkännas.

24 §.

Dör sjöman, utgår hyran till och med dödsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av sjukdom eller av annan anledning förut upphört. Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade eller måste antagas senast hava inträffat, skall vid beräkning av hyran så anses, som om sjömannens död inträffat vid utgången av den tid, som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

Var sjömannen svensk, är redaren, såframt skyldighet jämlikt 30 § att gälda begravningskostnaden åvilar honom samt sjömannen varit i redarens tjänst under de sista sex månaderna, innan anställningen genom dödsfallet eller eljest upphört, pliktig att till den avlidnes efterlämnade hustru eller minderåriga barn utgiva en månads tilläggshyra.

25 §.

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer, än rätteligen tillkom

honom, äger han ändock behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 24 §, 32 § första stycket, 34, 38, 39, 40 eller 41 § sägs.

Om sjukvård och begravning.

26 §.

Sjöman är pliktig att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarundersökning, dock utan kostnad för sjömannen.

27 §.

Är sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren sörja för att han erhåller nödig vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel.

Finnes anledning antaga, att sjöman är behäftad med sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren, såvitt ske kan, låta den sjuke undergå läkarundersökning. Där det ombord icke kan träffas betryggande åtgärder mot smittfaran, skall befälhavaren låta bringa den sjuke i land.

Kan sjuk eller skadad sjöman icke själv taga vård om sina tillhörigheter, skall befälhavaren draga försorg om dem.

Kvarlämnas sjuk eller skadad sjöman i utlandet, skall befälhavaren överlämna honom åt svenske konsulns försorg eller, om svensk konsul icke finnes på platsen, på annat sätt skaffa honom lämplig vård ävensom underrätta närmaste svenske konsul om de vidtagna åtgärderna.

28 §.

Kostnaden för sjömans sjukvård skall bestridas av redaren, så länge sjömannen är kvar i tjänsten. Varder sjöman, som är sjuk eller skadad, vid tjänstetidens utgång skild från tjänsten eller dessförinnan avskedad, utan att skäl, som i 33 § sägs, därtill föranlett, äger han jämväl efter anställningens upphörande åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor efter avmönstringen; har avmönstring ej ägt rum, räknas tiden från det fartyget gått vidare. I nu nämnt fall är svensk sjöman, som i utlandet avgår från tjänsten, dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket; kan åt honom beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till Sverige eller till ort, varifrån han bekvämligen kan resa hem, är han pliktig att antaga tjänsten, så framt hans hälsotillstånd medgiver det och han anställes i egenskap motsvarande den, vari han förut varit anställd, och på lika förmånliga villkor.

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där sjömannen genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han vid tjänstens antagande förtegat den; i sådant fall är sjömannen pliktig att själv bekosta sjukvården och är icke berättigad till fri hemresa. Redarens utlägg för kostnad, som nu sagts, må avdragas å sjömannens hyra.

Kvarlämnas i utlandet svensk sjöman, som är behäftad med könssjukdom i smittsam skede, skall kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter det hans anställning upphört bestridas av statsmedel enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

29 §.

Dör sjöman, skall befälhavaren sörja för hans begravning och om dödsfallet underätta hans närmaste anhöriga.

Befälhavaren skall jämväl föranstalta om uppteckning av vad den avlidne efterlämnat å fartyget ävensom sörja för kvarlätnskapens avlämnande till delägarna i

boet eller till annan för deras räkning. Inträffar dödsfallet utom riket och kan kvarlåtenskapen icke utan skada eller olägenhet behållas ombord, skall befälhavaren antingen överlämna den till närmaste svenske konsul eller på lämpligt sätt låta försälja densamma; och vare i sistnämnda fall befälhavaren skyldig att efter ankomsten till svensk hamn redovisa för försäljningssumman inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

30 §.

Kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten. Samma lag vare, där sjöman efter anställningens upphörande dör, medan han ännu vårdas på redarens bekostnad.

31 §.

Har i fall, där svensk konsuls bistånd ej kunnat erhållas, befälhavare nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke ålegat redaren, äger denne därför undfå ersättning av statsmedel.

Om befälhavares rätt att avskeda sjöman.

32 §.

Är sjöman till följd av sjukdom eller skada för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst, eller lider han av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, äger befälhavaren avskeda honom. I nu nämnda fall äger sjömannen åtnjuta, utöver full hyra, så länge han kvarstår i tjänsten, hyra för två månader, om han tillhör befälsgraden, och för en månad, om han tillhör manskapsgraden.

Har sjömannen ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande, eller har han förtegit den vid tjänstens antagande, är han berättigad till hyra allenast för den tid han varit i stånd att förrätta tjänsten.

33 §.

Befälhavare äger vidare avskeda sjöman:

1. om han finnes vara oduglig till den tjänst, för vilken han blivit antagen;
2. om han icke infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan man måst antagas i hans ställe;
3. om han gör sig skyldig till grov tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans befallningar, våld å överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten;
4. om han gör sig skyldig till förskingring, stöld eller annat grovt brott eller besträdes med att hava ombord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i avgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods.

Innan sjöman, som är ombord, avskedas av nu nämnd anledning, skall såvitt möjligt med honom hållas förhör, som i 64 § sägs.

Sjöman, som avskedas jämlikt denna §, är icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl, som i 32 eller 33 § sägs, därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för två månader, om han tillhör befälsgraden, och för en månad, om han tillhör manskapsgraden, så ock fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn äger tillämpning och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §.

Visar sjöman, att han kan få fartyg att föra eller erhålla befordran till styrman eller maskinist eller till styrman eller maskinist av högre grad än den han innehar, eller att det efter tjänstens antagande inträffat omständighet, som gör det till en välfärdsfråga för honom att bli fri från tjänsten, äger han rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig man i sitt ställe.

I fall, som nu nämnts, utgår hyra för den tid sjömannen varit i tjänst.

36 §.

Råder i hamn, till vilken fartyget är bestämt, elakartad farsot, som vunnit större utbredning, äger sjöman, såframt detta kommit till hans kännedom först efter det han antagits, rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förhållandet. I nu nämnt fall utgår hyra för den tid sjömannen varit i tjänst.

Samma lag vare, där fara föreligger för att fartyget skall uppbringas av krigsförande makt eller utsättas för krigsskada, eller där fara, som nu sagts, väsentligt ökats.

37 §.

Är sjöman antagen för bestämd resa, och varder denna väsentligt ändrad, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, äger rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider, dock icke utöver hyra för en månad, om han tillhör befälsgraden, och för en halv månad, om han tillhör manskapsgraden, samt fri resa med underhåll till förhyrningsorten. om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten. Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är sjömannen berättigad att erhålla vad som sålunda är bestämt såsom högsta ersättning.

38 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt utrustat eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början uppenbart hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äger sjöman rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.

Samma lag vare, där befälhavaren i strid mot stadgandet i 59 § underlåter att efterkomma framställning om syn å fartyget.

39 §.

Visar sjöman, att han misshandlats av befälhavaren, eller att han ombord misshandlats av andra, utan att befälhavaren givit honom påkallat skydd, eller att befälhavaren förhållit honom försvarlig kost, äger han rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.

40 §.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, äger sjöman rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.

Timar annan förändring av äganderätten till fartyget eller ombytes befälhavare, vare det ej laga skäl för sjömannen att lämna tjänsten.

Om tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande.

41 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara istandsättligt, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot hyra och underhåll deltaga i bärgningen och bliva tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

Upphör till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning i utlandet, äger han rätt att erhålla fri resa till sin hemort här i riket med hyra och underhåll under resan. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Sjömannen är dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 28 § första stycket är stadgat.

För förlust av effekter vid fartygets förolyckande är svensk sjöman berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen fastställer.

Om utländsk sjömans likställighet med svensk sjöman.

42 §.

Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att förmån, som enligt 28 och 41 §§ tillförsäkrats svensk sjöman, skall tillkomma jämväl utländsk sjöman.

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

Åtnöjes sjöman icke med avräkning, som befälhavaren för avmönstring upprättat, äger han begära mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet.

Uppstår, medan fartyget befinner sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet, skall tvisten hänskjutas till avgörande av svenske konsuln på stället eller, om sådan där icke finnes eller hinder möter för hans anlitande, den svenske konsul, som därefter under resan först anträffas.

Mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse intill dess saken kan komma under prövning vid domstol här i riket.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.**Om befälet å fartyg.**

44 §.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

45 §.

Styrman åligger särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och där till hörande observationer och beräkningar; att biträda vid skeppsdagbokens och besättningsbokens förande; att, där ej annat följer av 47 §, utöva uppsikt över manskapet och tillsyn å fartyget med tillbehör och utrustning; att hava tillsyn å lastningen och lossningen ävensom tillse, att därvid föres nödig anteckning över godset; samt att övervaka stuvningen av last och proviant.

Förer styrman skeppsdagboken eller besättningsboken, är han ansvarig för dess riktighet.

46 §.

Vid befälhavarens frånvaro eller förfall äger styrmannen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem, som äro tillstädes, att i fall, för vilka befälhavaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

Avlider befälhavaren, eller varder han urståndsatt att föra fartyget, eller övergiver han tjänsten, skall styrmannen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem träda i hans ställe, till dess befälhavare förordnats.

47 §.

Maskinist åligger särskilt att leda maskintjänsten och ansvara för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar ävensom av fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande kolboxar, tankar och tunnlar; att hava tillsyn å förråd av kol och andra maskinförnödenheter samt vid mottagandet kontrollera beskaffenheten och mängden därav; samt att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder.

Inträffar ofall eller förmärkes fel inom de delar av fartyget med tillbehör och utrustning, varom i första stycket förmäles, skall han ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

Maskinist förer maskindagboken och är ansvarig för dess riktighet.

48 §.

Äro flera maskinister å fartyget, är första maskinisten ansvarig för fullgörandet av allt, vad till maskintjänsten hör. Han fördelar mellan maskinisterna deras åligganden.

Vid förste maskinistens frånvaro eller förfall äger den främste av de övriga maskinister, som äro tillstädes, att i fall, för vilka förste maskinisten icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 §.

Befälhavaren och envar annan överordnad skall behandla sina underordnade med välvilja och hofsambet. Kroppslig aga må ej tilldelas någon.

Envar skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, med hövlighet bemöta överordnad samt noggrant iakttaga allt, som för bevarande av ordning och skick ombord föreskrives. Då underlydande mottager befallningar, skall han genom tydliga och lämpliga svar utmärka, att dessa uppfattats.

50 §.

Sjöman åligger att noggrant åtlyda förmans befallning angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

Skada, som uppkommer genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, är han pliktig att ersätta; dock äger rätten med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas.

Om tillträde av och utevaro från tjänsten samt om medtagande av gods.

51 §.

Sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid. Han må därefter icke utan tillstånd gå från skeppsbord.

Ligger fartyget förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må sjöman icke vägras tillstånd att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörandet av nödvändig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhalning.

Varder sjöman hindrad att i rätt tid komma ombord, åligger honom att utan dröjsmål underrätta befälhavaren.

52 §.

Underlåter sjöman att i rätt tid tillträda tjänsten, eller går han i land utan tillstånd, eller kommer han icke tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land, äger befälhavaren, såvida fartyget eljest icke har tillräcklig besättning, rätt att för hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet.

53 §.

Rymmer sjöman, äger befälhavaren på lämpligt sätt försälja hans ombord kvarlämnade tillhörigheter.

Atgå försäljningssumman och innestående hyran icke till täckande av redarens ersättningsanspråk, äger sjömannen sist inom ett år efter rymningen utfå vad som återstår; framställer han ej begäran därom inom nämnda tid, skola medlen av redaren insändas till kommerskollegium och användas på sätt i 69 § sägs.

54 §.

Förnödenheter för personligt bruk äger sjöman medtaga i skälig omfattning, så framt de ej kunna utsätta fartyg eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Utan befälhavarens tillstånd må han ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

För olovligen medtaget gods är sjömannen pliktig att erlagga frakt; vållas skada, skall jämväl denna ersättas.

Finnes anledning antaga, att något olovligen medtagits ombord, äger befälhavaren låta undersöka besättningens gömmor. Vad olovligen medtagits må befälhavaren taga i förvar, låta föra i land eller, om så är nödvändigt, kasta över bord.

Om skeppsarbetet, kosthållet och hälsovårdsförhållandena.

55 §.

Vid skeppsarbetets anordnande skall hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten.

Den, som har ledningen av arbetet, är pliktig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med gällande föreskrifter.

56 §.

Om arbetstiden å fartyg gäller vad i särskild lag är stadgat.

Å fartyg, för vilket sådan lag icke gäller, må besättningen ej å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov.

Envar av besättningen, som så önskar, bör såvitt möjligt beredas tillfälle till bön och gudstjänst å sön- och helgdagar.

57 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar.

Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äger besättningen därför undfå skälig ersättning.

Befälhavaren äger att med avseende å klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten, dock må besättningens rätt icke därigenom inskränkas. Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera vikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

58 §.

Befälhavaren skall hava tillsyn å hälsovården, bostäderna och renligheten ombord samt tillse, att de föreskrifter, som härutinnan meddelas, noggrant iakttagas.

Om rätt att påkalla syn å fartyget.

59 §.

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning om syn för utrönande av något av de i 38 § omförmälda förhållanden, eller gör förste maskinisten sådan framställning i fråga om de delar av fartyget med tillbehör och utrustning, som stå under hans tillsyn, åligger det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul; finnes icke svensk konsul på platsen, skall befälhavaren göra ansökan om syn hos närmast varande svenske konsul eller ock hos vederbörande myndighet på orten begära förordnande för besiktningsmän att förrätta syn.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre någon styrman eller maskinist deltagar i framställningen eller den göres av förste maskinisten i vad avser hans verksamhetsområde.

Befinnes vid anställd syn, att skälig anledning till klagan saknats, skola de, som begärt synen, ersätta därigenom orsakad kostnad och förlust.

När syn enligt denna § hållits utom riket, skall vederbörande konsul, om han haft befattning med synen, men eljest befälhavaren ofördröjligen insända rapport därom till kommerskollegium.

Om tvångsmedel.

60 §.

När det provas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren eller, vid hans frånvaro eller förfall, den som i hans ställe förer befälet, medelst tvång skaffa sig lydnad. Är fartyget statt i fara eller utbryter myteri ombord eller eljest när nöden kräver, är han berättigad att bruka varje medel, som är nödvändigt för framtvingande av lydnad eller återställande av ordningen; och åligger det envar av besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gärningsmannen saklös, där ej provas, att större våld brukats, än nöden krävde.

61 §.

Begår någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott av den art, att svårare straff än fängelse därå kan följa, är befälhavaren, där icke brottet av ortens myndighet beivras, pliktig att, så snart ske kan, med den brottslige hålla förhör, som i 64 § sägs.

Befälhavaren skall tillse, att den brottslige icke lämnar fartyget, och äger för sådant ändamål, där det prövas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord till dess han kan överlämnas till konsul eller till polismyndighet här i riket; befälhavaren är dock ansvarig, att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är.

4 KAP.

Om disciplinstraff.

62 §.

Å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven, äger befälhavaren ålägga sjöman bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar:

1. om han underlater att i rätt tid tillträda tjänsten, eller om han utan tillstånd går i land, eller om han icke kommer tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land;

2. om han försummar att anmäla förfall, som hindrar honom att i rätt tid komma ombord;

3. om han genom försummelse i tjänsten åstadkommer skada eller fara;

4. om han är berusad i tjänsten;

5. om han förslösar eller eljest på otillbörligt sätt behandlar proviant;

6. om han låter obehörig person halla sig dold ombord, eller om han oaktat förbud låter någon komma ombord;

7. om han olovligen skaffar ombord rusdrycker eller annat, som kan föranleda oordning eller äventyr, eller om han olovligen förer sina tillhörigheter från bord;

8. om han uppför sig oskickligt mot överordnad eller underlåter att hörsamma förmans befallningar angående tjänsten; eller

9. om han ombord eller eljest i tjänsten yppar gräl eller annan ofred eller annorledes bryter mot ordning och skick.

63 §.

Besträffning må ej åläggas tidigare än tolv timmar eller senare än sju dagar efter det förseelsen begicks, såvida ej särskild anledning till annat förekommer.

64 §.

Innan bestraffning ålägges, skall utredning om förseelsen och de närmare omständigheterna därvid ske vid förhör. Förhöret hålles av befälhavaren i närvaro av två gode män, som befälhavaren utser bland de mest erfarna. Såvitt möjligt skall en av dem vara styrman eller maskinist och den andra tillhöra manskapet; är den, som skall förhöras, själv styrman eller maskinist, skola dock om möjligt båda gode männen tillhöra befälet.

Under förhöret höras sjömannen och de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken. Såväl sjömannen som gode männen äga få frågor framställda angående sådant, som kan bidra till sakens utredning. Avgivna förklaringar, så ock det beslut, befälhavaren träffar, införas i besättningsboken och uppläses för sjömannen och gode männen. Riktigheten av det antecknade bestyrkes av befälhavaren och gode männen genom deras underskrifter, och äga gode männen därvid fogade erinringar, vartill förboret kan giva anledning.

Har befälhavaren icke iakttagit vad sålunda är föreskrivet rörande formerna för förhöret, vare beslut om bestraffning utan verkan.

Vill sjöman enligt vad nedan sägs klaga över befälhavarens beslut, vare han berättigad erhålla avskrift av det vid förhöret antecknade och av beslutet.

65 §.

Bestrafningen skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra beskaffenhet, de omständigheter, varunder förseelsen begåtts, samt den felandes tidigare uppförande. Finnes förseelsen vara ringa och är anledning att antaga, att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, bör till straff ej dömas.

Befälhavaren äger ej vid domstol åtala eller till åtal angiva förseelse, för vilken han ålagt bestraffning, med mindre han i beslutet om straffets åläggande gjort uttryckligt förbehåll därom.

66 §.

Befälhavaren äger, när skäl därtill äro, före sjömans avgång från tjänsten helt eller delvis efterskänka straffet.

Beslut om straffets efterskänkande skall införas i besättningsboken samt under skrivas av befälhavaren och två vittnen; sker det ej, vare beslutet utan verkan.

67 §.

Nöjes ej sjöman åt beslut, varigenom befälhavaren ålagt honom bestraffning, äger han begära prövning av beslutet antingen vid avmönstringen av den mönstringsförrättare, som verkställer denna, eller ock före avmönstringen av mönstringsförrättaren i första hamn under resan, där sådan finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Mönstringsförrättaren undersöke, huruvida bestraffningen må anses vara laglig och skälig, samt meddele däröver beslut. Beslutet skall införas i besättningsboken, och avskrift därav skall på begäran meddelas sjömannen.

Har prövning av befälhavarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, äger sjömannen utföra sin talan vid domstol här i riket inom ett år efter avmönstringen eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det han lämnat tjänsten.

68 §.

Är i fall, som i 67 § första stycket sägs, befälhavaren eller sjömannen missnöjd med mönstringsförrättarens beslut, äger han, om beslutet meddelats av mönstringsförrättare i stad, där rådstuvurätt finnes, hos rådstuvurättens ordförande begära prövning av beslutet. Har beslutet meddelats av mönstringsförrättare utom riket eller här i riket å ort, där rådstuvurätt ej finnes, må sådan begäran göras hos rådstuvurättens ordförande vid fartygets ankomst till första hamn, där rådstuvurätt finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Begäran, som nu sagts, skall göras så snart ske kan och i god tid före fartygets avgång. Prövningen skall företagas av rådstuvurättens ordförande eller annan lagfaren ledamot av rätten, som rätten för ändamålet förordnar.

Då prövning, som här avses, påkallats, inkalle domaren ofördröjligen befälhavaren och sjömannen samt övriga personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, därvid befälhavaren skall förständigas att förete besättningsboken; finnes mönstringsförrättaren på platsen, må jämväl denne inkallas. Den, som ej hörsammar kallelsen, må dömas till böter och vid vite åläggas att iakttaga inställelse. Sedan domaren hört klaganden och de övriga, vilkas hörande han finner nödigt, meddele han utan uppskov beslut i saken. Beslutet skall införas i besättningsboken. Talan mot beslutet må ej föras.

Finner domaren till följd av fartygets avgång från orten sig icke kunna avgöra saken, äger han avskriva densamma från vidare handläggning.

Har prövning av mönstringsförrättarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, vare om befälhavarens och sjömannens rätt att klandra beslutet vid domstol här i riket lag, som i 67 § andra stycket sägs.

69 §.

Hyra, som på grund av bestraffning frångått sjöman, skall befälhavaren vid sjö-

mannens avmönstring överlämna till mönstringsförrättaren mot kvitto, som tecknas i eller fogas vid besättningsboken; äger avmönstring ej rum, skall redovisning ske till ombudsmannen vid sjömanshuset i första svenska hamn, som fartyget anlöper, efter det sjömannen lämnat tjänsten. Medlen skola redovisas till kommerskollegium.

Hyresmedel, som nu sagts, skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra den egentliga besättningen.

70 §.

Beträffande de å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen, skall vad i denna lag är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

71 §.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10, 26 och 27 §§, 28 § tredje stycket samt 29, 31, 49, 50, 54, 57, 58, 60 och 61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

De äro pliktiga att efter förmåga förrätta det arbete, som befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem.

72 §.

Å sjömän, som hemsändas genom försorg av konsul enligt vad i sjölagen stadgas, skola de i 71 § första stycket omförmälda stadgandena äga motsvarande tillämpning.

Där så påkallas, äro de pliktiga att, mot skälig gottgörelse, efter förmåga biträda vid skeppstjänsten, därvid nödig hänsyn skall tagas till envars tidigare tjänsteställning.

6 KAP.

Om besättningsbok.

73 §.

Å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven, skall föras besättningsbok.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat äger, när skäl därtill äro, medgiva befrielse från skyldighet, som nu sagts, så ock förordna, att besättningsbok skall föras jämväl å annat fartyg.

74 §.

I besättningsboken skola noggranna uppgifter införas angående varje händelse, som angår de ombord anställda under den tid tjänsteavtalet består och varom kändedom kan vara av betydelse för den anställde eller offentlig myndighet. Däri skall sålunda särskilt antecknas:

1. när någon inträder i tjänst eller därifrån avgår samt anledningen till avgången;
2. när någon å fartyget anställd sjuknar, skadas eller dör, omständigheterna därvid samt de åtgärder, som vidtagas för beredande av vård åt den sjuke eller skadade eller för begravning av den avlidne och utredning av hans kvarlåtenskap;
3. när och av vilken anledning någon vägras tillstånd att gå i land, såvida han begär, att anteckning därom skall göras;
4. när befälhavaren anlitar polismyndighet för någons inställande i tjänsten samt anledningen därtill;
5. när någon rymmer, så ock befälhavarens åtgärd med avseende å den rymdes kvarlämnade tillhörigheter och innestående hyra;

6. när och av vilken anledning befälhavaren låter taga i förvar, föra i land eller kasta över bord varor eller annat, som någon ombord anställd olovligen medtagit;

7. när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt föreskriva nedsättning eller omväxling i kosten;

8. när från de ombord anställdas sida framställning göres om förrättande av syn för utrönande av fartygets sjövärdighet, de anförda skälen till framställningen samt befälhavarens åtgärd med anledning av densamma; eller

9. när någon å fartyget anställd begår brott samt befälhavarens i anledning därav vidtagna åtgärder.

75 §.

Besättningsboken föres av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrman. För varje dag, varunder något förekommer av beskaffenhet att böra i boken antecknas, skall anteckningen göras samma dag eller senast dagen efter.

Besättningsbok skall föras med ordning och tydlighet. Vad däri blivit infört må icke utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläsligt; är rättelse nödvändig, skall densamma tillfogas som anmärkning.

76 §.

Besättningsboken upprättas enligt av kommerskollegium fastställt formulär och tillhandahålles av nämnda myndighet samt å sjömanshusen.

För varje kalenderår, varunder fartyget nyttjas till sjöfart, skall föras särskild besättningsbok. Det åligger befälhavaren att sist en månad efter årets utgång eller, om fartyget vid den tiden ej är här i riket, sist en månad efter fartygets ankomst till svensk hamn antingen insända boken till kommerskollegium eller ock avlämna densamma å sjömanshus. Dess ombudsman har att ofördröjligen insända boken till nyssnämnda myndighet.

77 §.

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om besättningsboks innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag.

7 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

78 §.

Använder befälhavare minderårig under fjorton år för skeppstjänst eller den, som icke uppnått sexton års ålder, i eldartjänst, eller underlåter han i fall, som 43 § omförmåler, att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut, eller bryter han mot vad i denna lag är föreskrivet om kosthållet, straffes med böter.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom ovan sagts, skett med hans vetskap och vilja.

Har användandet av minderårig skett med den minderåriges faders eller målsmans vetskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst femtio kronor.

79 §.

Vägrar befälhavare att förse den, som antagits, med motbok, eller åsidosätter befälhavare skyldighet, som enligt denna lag åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande, eller underlåter han att iakttaga vad i denna lag stadgas om hållande av förhör, innan någon avskedas, eller vägrar han någon utan laga skäl tillstånd att under fritid gå i land,

eller underlåter han att fullgöra, vad honom enligt 59 § sista stycket åligger ifråga om däri omförmäld rapport, straffes med böter.

80 §.

Missbrukar befälhavare den tvångs rätt eller den rätt att tap a någon å fartyget anställd i förvar eller den bestraffnings rätt, som tillkommer honom enligt denna lag, eller behandlar han någon ombord anställd med onödig hårdhet, straffes med böter eller med fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

81 §.

Bryter befälhavare mot bestämmelse, som i 6 kap. är meddelad i fråga om besättningsboken, straffes med böter. Har befälhavaren, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk besättningsbok eller boken ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader; äro omständigheterna synnerligen försvårande, må dömas till straffarbete i högst ett år.

Samma lag vare, där styrman så förbrutit sig, som här ovan sägs.

Lika med befälhavare eller styrman straffes redare, där förseelse, varom ovan sagts, skett med hans vetskap och vilja.

Om ansvar för styrman eller maskinist, som förbrutit sig vid förande eller uppvisande av skeppsdagbok eller maskindagbok, stadgas i sjölagen.

82 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 80 eller 81 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

83 §.

Vad här ovan stadgas angående brott av befälhavare gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavares ställe.

84 §.

Sjöman, som i avsikt att undandraga sig tjänsten underlåter att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller i avsikt, som nu sagts, olovligen avviker från fartyget, straffes för rymning med böter.

Sker rymning under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårande omständigheter, må till fängelse i högst ett år dömas.

85 §.

Var, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller fängelse i högst ett år.

86 §.

Sätter sig någon å fartyget anställd upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befälet, och vägrar honom lydnad, straffes med böter eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, med fängelse i högst ett år.

Överfaller han med våld eller hot om våld befälhavaren eller annan förman i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till fängelse eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, till straffarbete i högst två år. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

87 §.

Göra ombord anställda myteri, dömes anstiftare eller anförare till fängelse eller till

straffarbete i högst två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, till böter. Övas vid myteriet våld å person eller egendom, må anstiftare eller anförare dömas till straffarbete i högst sex år och annan deltagare till straffarbete i högst två år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, varde ock gärningsmannen straffad, enligt vad i 4 kap. 1 § strafflagen skils.

88 §.

Är någon å fartyget anställd genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten våldande till sjöolycka, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

89 §.

Medtager någon å fartyget anställd utan befälhavarens tillstånd gods, vars förande utsätter fartyg eller last för äventyr, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

90 §.

Den, som mot bättre vetande föranleder syn, på sätt i 59 § sägs, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

91 §.

Har någon å fartyget anställd på annat sätt, än här ovan är sagt, gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med böter.

92 §.

Har den, som begått brottslig handling, varom i 84—91 §§ förmåles, för samma handling undergått bestraffning enligt 62 §, skall rätten vid brottets bedömande därå fasta skäligt avseende; och må i ty fall, efter omständigheterna, straffet nedsättas under vad eljest bort följa å gärningen eller ock alldeles bortfalla.

93 §.

Brott, som i 84 §, 85 §, 86 § första stycket, 90 eller 91 § förmåles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

94 §.

I avseende å straff, vartill efter denna lag dömes, gälle, där ej här ovan är annorlunda stadgat, vad allmän lag föreskriver.

8 K A P.

Om laga domstol och rättegång.

95 §.

Twistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall instämmas till rådstuvurätten i den stad, där svaranden har sitt bo och hemvist, eller där fartyget finnes; har svaranden icke sitt hemvist i stad med rådstuvurätt, eller finnes fartyget å ort, där rådstuvurätt icke är, gånge tvisten till den rådstuvurätt, som är närmast endera av dessa orter.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses såsom rederiets hemvist.

96 §.

Hava parter överenskommit, att tvist må instämmas till viss annan rådstuvurätt än den, som enligt 95 § är behörig; då må den rätt sökas.

97 §.

Vill någon för anspråk, som grundar sig på befälhavarens görande eller låtande, på en gång söka denne och redaren, äger han instämma båda till den domstol, där endera är skyldig att svara.

98 §.

Brottmål, som bör bedömas efter denna lag, skall, där brottet föröfvats i stad med rådstuvurätt, upptagas vid den stadens rådstuvurätt, men om brottet föröfvats å ort, där rådstuvurätt icke är, vid den rådstuvurätt, som är närmast. Har brott skett under resa, gånge målet till rådstuvurätten i den stad, dit den brottslige med fartyget först ankommer eller där han eljest träffas; ligger den ort icke inom rådstuvurätts domvärjo, gånge målet till den rådstuvurätt, som är närmast.

Finnes i staden jämväl polisdomstol eller poliskammare, skall målet upptagas vid den domstol i stället för vid rådstuvurätten, där fråga är om brott, varå ej må följa svårare straff än böter.

99 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt å fartyget. Åsidosätter han skyldighet, som nu sagts, straffes med böter, högst etthundra kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1923.

Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelse i stället tillämpas.

Förslag

till

Lag

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Härigenom förordnas, dels att 25 §, 34 § andra stycket, 44—47 §§, 62—68 §§, fjärde kapitlet, 285 §, 288 § tredje stycket, 289 §, 295 § andra stycket och 297—309 §§ sjölagen skola upphöra att gälla, dels ock att 37, 40, 61, 69, 171, 296, 310 och 311 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

37 §.

I skeppsboken — — — den åtgärd, som vidtages.

Föres å fartyget besättningsbok, skall vad enligt sjömanslagen bör antecknas i nämnda bok icke tillika införas i skeppsdagboken.

I maskindagboken — — — underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande — — — i skeppsdagboken.

40 §.

Inträffar medan — — — avgiva sjöförklaring.

I rapporten, — — — händelsen antecknat.

Inom riket — — — ovannämnda rapporten.

A utrikes — — — om uppvisandet.

Vad här ovan sägs angående dagbok gälle besättningsbok, när i denna gjorts anteckning angående händelsen.

61 §.

Är befälhavare själv delägare i — — — skäl därtill.

69 §.

Efter det fartyg utklarats och i övrigt är segelfärdigt, må ej befälhavaren eller någon annan å fartyget anställd för gäld hindras att avresa, ej heller något av vad han för tjänstens behov fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

171 §.

Passagerare vare — — — ombord föreskrives.

Vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.

296 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan — — — underrätta kommerskollegium.

310 §.

Vad i detta kapitel stadgas angående brott av befälhavare, gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavarens ställe.

311 §.

Brott, som i 290 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag. lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar ifråga om rätt till åtal.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1923.

*Utdrag ur protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
fredagen den 4 mars 1921.*

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Ekeberg anmälde sjölagskommitténs den 5 februari 1921 avgivna betänkande med förslag till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Betänkandet skulle såsom bilaga fogas vid detta protokoll.

Efter att hava redogjort för betänkandets innehåll hemställde fördraganden, att Kungl Maj:t måtte förordna, att lagrådets yttrande över förenämnda två lagförslag skulle, för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål, inhämtas genom utdrag av protokollet, och att lagrådet skulle hava att behandla förevarande ärende, innan lagrådet till fortsatt behandling upptog förslaget till lag om delning av jord å landet med flera därmed sammanhörande lagförslag.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

N. Cervin.

Bilaga.

TILL KONUNGEN.

I skrivelse den 4 juni 1920 har sjölagskommittén till Eders Kungl. Maj:t överlämnat av kommittén utarbetade, av motiv åtföljda förslag till sjömanslag och lag om ändring i vissa delar av sjölagen med hemställan, att Eders Kungl. Maj:t måtte

anmoda de myndigheter, korporationer och andra, vilkas hörande över förslagen borde inhämtas, att däröver avgiva utlåtande samt i och för ytterligare övervägande bereda kommittén tillfälle att av de inkommande yttrandena taga del.

Förslagen hava därefter av Eders Kungl. Maj:t remitterats till kommerskollegium, socialstyrelsen, medicinalstyrelsen och rådhusrätterna i vissa större städer för avgivande av utlåtande — kommerskollegium efter hörande av myndigheter och sammanslutningar, som därav kunna beröras — varjämte utrikesdepartementets vederbörande avdelning anmodats att efter hörande av vissa beskickningar och konsulat avgiva utlåtande samt Stockholms stads rättshjälpskontor lämnats tillfälle att yttra sig. Sedan utlåtanden inkommit, hava förslagen i anledning av dessa varit föremål för överarbetning inom kommittén. Liknande förfarande har funnit tillämpning inom de övriga nordiska sjölagskommittéerna. Delegerade för samtliga kommittéer hava därefter sammanträtt i Stockholm under tiden 17—25 nästlidne januari med uppdrag att omarbota förslagen i den mån de i utlåtandena inom de olika länderna framkomna erinringar och uppslag därtill kunde giva anledning samt i sammanhang därmed söka, så långt sig göra låte och vore lämpligt, utjämna de skillaktigheter, som bestode i de tidigare framlagda utkasterna, ävensom i redaktionellt avseende bringa de olika texterna i närmare överensstämmelse.

Som resultat av sitt arbete hava de delegerade — vilka ansett sig kunna och böra, med skyldig hänsyn till de inom de skilda länderna rådande olika förhållandena på sjöfartens och andra områden, lämpa föreslagna bestämmelser efter de åsikter, som syntes omfattas av flertalet inom de samlade kommittéerna — framlagt och till godkännande av respektive kommittéer föreslagit i flera avseenden omarbetade förslag. Dessa förslag äro i stort sett fullständigt överensstämmande. Vidkommande de fem första kapitlen i förslaget till sjömanslag har sålunda frånsett en eller annan mindre detalj full överensstämmelse uppnåtts, och i redaktionellt avseende äro de nära nog lika. Det norska förslaget innehåller allenast dessa fem kapitel. Beträffande de i 6 kapitlet i de tidigare danska, finska och svenska förslagen upptagna bestämmelser om besättningsbok hava rätt olika meningar. Från norsk sida har man fortfarande uttalat sig mot sådana bestämmelser. Från dansk och finsk sida hyser man tvekan i förevarande avseende, medan de svenska delegerade förordat bibehållande av vad härutinnan föreslagits i huvudsakligen oförändrat skick. Vidkommande 7 kapitlet, som innehåller ansvarsbestämmelser, äro dylika i Norge upptagna i allmänna strafflagen, och någon ändring härutinnan har icke varit ifrågasatt. De danska, finska och svenska förslagen äro jämväl beträffande detta kapitel i huvud-

sak överensstämmande och avvika från varandra i allmänhet endast i den mån det är betingat av skiljaktigheter på den allmänna straffrättens område. Vad slutligen angår bestämmelserna i 8 kapitlet om laga domstol och rättegång äro dessa, i den mån de upptagits, givetvis av viss olika innebörd. Förslagen till lag om ändring i vissa delar av sjölagen äro i huvudsak av lika innehåll.

De av de delegerade sålunda framlagda förslagen hava vunnit den svenska kommitténs godkännande, därvid kommittén beträffande frågan om besättningsbok biträtt de svenska delegerades ståndpunkt. Endast i fråga om ett par mindre detalj-spörsmål har den svenska kommittén vidtagit ändringar i sak. De övriga kommittéerna hava ännu icke tagit definitiv ställning till de av de delegerade framlagda förslagen. Ett dylikt ståndpunktstagande torde emellertid vara att förvänta inom den närmaste tiden. Det har för kommittéerna redan från början framstått som en angelägenhet av synnerlig vikt att kunna så snart som möjligt och utan att avvakta slutförandet av revisionen av sjölagen i övrigt framlägga förslag till reglering av sjöfolkets sociala förhållanden. Den svenska kommittén har haft särskild anledning att påskynda ärendets behandling i den omständigheten, att det, enligt vad kommittén inhämtat, inom kretsar, som beröras av förslagen, förefinnes en synnerlig stark och allmänt utbredd önskan, att förslagen må kunna underställas redan innevarande års riksdag. I detta sammanhang må nämnas, att chefen för justitiedepartementet i dagarna begärt kommitténs yttrande över en till kommerskollegium den 5 nästlidne januari av Sveriges Redareförening ingiven skrift, vari föreningen fäster kollegii uppmärksamhet på att vid sammanträde i Genève under sistlidne november med The Joint Maritime Commission of the International Labour Office beslut fattats om inkallande från olika länder av sakkunniga jurister i och för utarbetande av förslag till en internationell sjömanslag, i samband varmed föreningen förmäler sig anse det nordiska sjölagstiftningsarbetet otvivelaktigt röna inverkan av detta beslut. För kommittén står det klart, att ett lagstiftningsarbete av sålunda ifrågasatt natur och räckvidd kommer att taga en ganska lång tid i anspråk. Även synes det ganska visst, att ingalunda samtliga de ämnen, som beröras i förevarande förslag till sjömanslag, äro avsedda eller ägnade att bliva föremål för internationell lagstiftning. I varje fall torde det icke vara skäl för de nordiska länderna att avvakta resultatet av det sålunda förberedda lagstiftningsarbetet.

Kommittén får således härmed i underdånighet framlägga särskilda förslag till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen. Kommitténs förslag äro enhälliga med undantag allenast för en mindre detalj, beträffande vilken redare-

representanten inom kommittén, undertecknad Malnros, avfattat särskild mening, som bifogas.

Förslagen åtföljas av en promemoria med redogörelse för de väsentliga av kommittén i dess ursprungliga förslag vidtagna ändringar och skälen därför.

Vid handläggningen av ifrågakvarande ärende hava beaktats följande till kommittén överlämnade framställningar:

1) Kommerskollegii skrivelse den 22 december 1908 till ministern för utrikes ärendena angående fastställande av lagbestämmelser om statsgaranti för penningemedel, som av svenska sjömän till vederbörande konsulsmyndigheter inbetalas för befordran till Sverige;

2) Sveriges Fartygsbefälsförenings skrivelse den 23 september 1910 till Eders Kungl. Maj:t i fråga om upprätthållande av disciplinen ombord å fartyg;

3) Sveriges Fartygsbefälsförenings skrivelse den 8 december 1910 till Eders Kungl. Maj:t angående föreskrift om obligatoriskt kontrakt för reglering av förhållandet mellan redare och befälhavare;

4) Kommerskollegii skrivelse den 28 november 1916 till ministern för utrikes ärendena rörande en till regeringen ingången skrivelse från konsulatet i Montreal angående sättet för utbetalande i utlandet av avliden svensk sjömans hyrestillgodohavande;

5) Svenska Sjömansunionens skrivelser den 8 mars och den 7 maj 1917 till Eders Kungl. Maj:t angående revision av sjölagen i vad rör besättningen å fartyg och dess förhållande till redare och befäl ävensom kommerskollegii däröver den 30 november 1917 avgivna utlåtande;

6) Riksdagens skrivelse den 19 maj 1917 till Eders Kungl. Maj:t i anledning av väckt motion om ändring i 103 § sjölagen jämte kommerskollegii däröver den 30 november 1917 avgivna utlåtande;

7) Svenska Eldarunionens och Svenska Sjömansunionens skrivelse den 24 oktober 1917 till chefen för justitiedepartementet angående revision av sjölagen;

8) Svenska Maskinbefälsförbundets skrivelse den 21 november 1917 till chefen för justitiedepartementet angående revision av sjölagen;

9) Ministerns för utrikes ärendena skrivelse den 17 februari 1919 till chefen för civildepartementet med överlämnande av dels utdrag av ministerns i Buenos Aires rapport den 18 november 1918 angående av honom vidtagna åtgärder för beredande av nödig vård åt svenska sjömän, dels avskrift av bemälda ministers skrivelse den 23 december 1918 med hemställan om åtgärders vidtagande i syfte att söka hindra

spridande av venerisk smitta genom sjömän, som utomlands ådragit sig dylik, så ock medicinalstyrelsens den 29 mars 1920 och kommerskollegii den 3 november 1920 däröver avgivna utlåtanden.

Slutligen har av Eders Kungl. Maj:t till kommittén överlämnats för yttrande dels chefens för marininstaben skrivelse den 6 december 1919 till Eders Kungl. Maj:t angående vissa bestämmelser i reglementet för marinen om örlogschefs ställning till befälhavare å svenskt handelsfartyg vid sammanträffande i främmande hamn eller till sjöss, dels en den 15 januari 1920 av chefen för sjöförsvarsdepartementets kommandoexpedition till chefen för nämnda departement avgiven promemoria i ärendet, så ock kommerskollegii den 10 november 1920 däröver avgivna yttrande. Under hänvisning till de från sjölagens 47 och 100 §§ hämtade, i förslaget till sjömanslag under resp. 61 och 43 §§ upptagna stadganden, utöver vilka några bestämmelser icke synas erforderliga och ej heller av något större praktiskt behov påkallade, anser sig kommittén sakna anledning att förorda bibehållandet i berörda reglemente av bestämmelser i omförmälda hänseende.

Till kommittén överlämnade framställningar och skrivelser ävensom inkomna utlåtanden återställas.

Stockholm den 5 februari 1921.

Underdånigst

KNUT DAHLBERG.

PER HASSELROT.

ESKIL JORDMAN.

N. LARSSON.

F. MALMROS.

EINAR M. ROTH.

John Alsén.

Förslag
till
Sjömanslag.

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 § (ny).

Det åligger redaren att sörja för att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren om anställningvillkoren.

2 § (62:1).

Är ej överenskommelse träffad om tid för tjänsteavtalets bestånd, skall avtalet anses slutet att tre månader efter det uppsägning å någondera sidan skett upphöra i svensk hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning, dock med rätt för befälhavaren, om han varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, att tre månader efter uppsägning frånträda avtalet jämväl i utländsk lossnings- eller lastningshamn.

3 § (61:1 p., 65, 66).

Befälhavare kan av redaren, när som helst skiljas från sin befattning.

Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, utan att skäl, som i 4 eller 5 § sägs, därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för tre månader samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § äger tillämpning och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn.

4 § (64:1, 66).

Avskedas befälhavare på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, äger han rätt till hyra för tre månader efter avgången från tjänsten, så ock, om han avskedas i utlandet, fri resa med underhåll till sin hemort här i riket.

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där befälhavaren genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han förtegat den vid tjänstens antagande; i sådant fall är befälhavaren icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten, ej heller till fri hemresa.

5 § (63:1).

Avskedas befälhavare på grund av oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, är han icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

6 § (63: 3, 66).

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara istandsättligt, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot hyra och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten.

Vid fartygets förolyckande äger befälhavaren rätt till ersättning för arbetslöshet och förlorade effekter samt till fri hemresa enligt vad i 41 § är stadgat för sjöman.

7 § (64: 2, 67).

Om hyra vid dödsfall samt om sjukvård, begravning och bouppteckning skall vad i 24, 28 och 30 §§ är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

8 § (68).

Åtnjuter befälhavaren andel av fartygets frakt (kaplake) eller av annan inkomst av resan eller andel av redarens vinst å rörelsen (tantiem), och upphör avtalet före resans slut eller räkenskapsårets utgång, äger befälhavaren av den honom sålunda tillförsäkrade gottgörelse erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd eller hela räkenskapsåret belöper på tjänstetiden. Är befälhavaren enligt 3, 4, 6 eller 7 § berättigad att erhålla hyra för längre tid än han varit i tjänst, skall nu nämnda gottgörelse för tiden efter det han lämnade tjänsten utgå med det belopp, varmed dubbla beloppet av förste styrmans hyra må överstiga hans fasta befälhavarehyra.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

9 § (25: 1 p).

Befälhavaren äger å redarens vägnar antaga fartygets besättning av såväl befäls- som manskapsgrad.

Antagandet av den underordnade maskinpersonalen skall ske efter samråd med förste maskinisten.

10 § (70: 2).

Minderårig under fjorton år må ej användas i skeppstjänst eller annat arbete ombord, ej heller må i eldartjänst användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

11 § (71, 72).

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren fördes med motbok, upprättad enligt av kommerskollegium fastställt formulär, vilken skall innehålla:

1. sjömannens fullständiga namn, födelseår, födelsedag, födelseort och hemort;
2. befattning, vari sjömannen antagits;
3. resa eller tid, för vilken tjänsteavtalet gäller, eller avmönstringsort eller uppsägningstid, som avtalats;
4. hyra, som överenskommits, så ock, där hyran är bestämd till visst belopp för resa, den tid, som beräknas åtgå för resan;
5. övertidsersättning, som avtalats, där sådan ersättning icke skall utgå enligt lag; samt
6. övriga anställningsvillkor.

I motboken skall anteckning ske om tjänstgöringens början och slut, så ock om uppsägning av tjänsteavtalet och dagen därför. Övertidsersättning, som sjöman förtjänar, så ock vad av hyran och övertidsersättningen utbetalas eller avdrages skall

likaledes införas i motboken; vid utbetalning i annat myntslag än det, vari hyran är bestämd, skall kursen angivas.

Är tjänsteavtalet ingånget med tillämpning av kollektivavtal, skall befälhavaren sörja för att exemplar av kollektivavtalet finnes tillgängligt å fartyget.

Angående sjömans på- och avmönstring samt vad därvid skall iakttagas gäller vad Konungen förordnar.

Om tiden för tjänsteavtalets bestånd.

12 § (82: 2 p).

Är sjöman antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägnings-tid, och utgår tiden under resa, gäller tjänsteavtalet till fartygets ankomst till närmaste lossnings- eller lastningshamn.

13 § (82: 1 p).

Är ej överenskommelse träffad om tid för tjänsteavtalets bestånd, äger vardera parten uppsäga avtalet att upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning; är sjömannen svensk och antagen här i riket, må dock avtalet icke från någondera sidan uppsägas till upphörande annorstädes än i svensk lossnings- eller lastningshamn.

Uppsägningstiden vare en månad, om sjömannen tillhör befälsgraden, och sju dagar, om han tillhör manskapsgraden.

14 § (ny).

Har sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och stannar han kvar i tjänsten, efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas, äger vardera parten uppsäga avtalet att efter tid, som i 13 § andra stycket sägs, upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning.

15 § (83).

Ändå att annat följer av tjänsteavtalet eller av bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn, äger sjöman, om han efter sista påmönstringen varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, åtnjuta den uppsägningsrätt, som i 14 § sägs.

16 § (84).

Sjöman, som på grund av tjänsteavtalet eller bestämmelse i detta kapitel äger från-träda avtalet, är pliktig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två dagar efter ankomsten.

Skall sjöförklaring avgivas, är sjöman pliktig att mot hyra och underhåll kvarstanna å orten, till dess sådan förklaring avgivits.

17 § (ny).

Tillåter ej myndighet å utländsk ort, där sjöman skulle avgå från tjänsten, sjömannen att inkomma i det främmande landet, eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som han ej kan ställa, är han pliktig att kvarstå i tjänsten, till dess fartyget ankommer till ort, där sådant hinder för avmönstringen ej möter.

Om hyran.

18 § (74: 2, 106: 2).

Hyra utgår från och med den dag sjömannen kom ombord eller, om han från förhyrningsorten måst företaga resa för att komma till fartyget, från och med den dag resan anträdades.

Hyran löper till och med den dag han avgår från tjänsten eller, om avmönstring

skall ske, till och med avmönstringsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av sjukdom eller av annan anledning förut upphört.

För den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten utgår ej hyra.

Vid beräkning av hyra för del av månad räknas månaden till trettio dagar.

19 § (99: 1 p).

Betalning av hyra må fordras allenast när fartyget ligger i hamn och icke oftare än en gång i veckan.

Hyran skall betalas i reda penningar, såvida sjömannen ej begär anvisning å redaren. Betalning kan fordras i ortens myntslag efter den kurs, som bankinrättning på platsen betalar för det mynt, vari hyran är bestämd.

Svensk sjöman, som vill från utlandet sända hyresmedel till Sverige, äger härför utan kostnad anlita svensk konsul; och vare staten ansvarig för sådana penningförsändelser.

20 § (ny).

Sjöman äger fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

Utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet icke nedsättas annat än i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

21 (99: 2 p).

Av hyra, som skall kontant utbetalas till sjömannen, äger befälhavaren att varje gång betalning sker innehålla en tredjedel, till dess sjömannen avgår från tjänsten. Innehållet belopp må dock icke vid någon tid överstiga hyra för en halv månad.

22 (71, 94)

Är hyra fastställd till visst belopp för resa, skall den i motboken gjorda anteckning om resans antagliga varaktighet lända till efterrättelse vid beräkning av hyra i varje fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Andras resan, så att den kommer att vara längre tid än vid förhyrningen antogs, äger sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till hyran; förlänges eljest resan, skall för den överskjutande tiden utgå tillägghyra, beräknad efter den å förhyrningssorten gängse månadshyra. Underskrides den för resan beräknade tiden, skall den avtalade hyran ändock utgå till fullo.

23 § (95).

Varder besättningen under resa förminskad, skall därigenom inbesparad hyra för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i mån av det ökade arbete envar fått vidkännas.

24 § (93, 67).

Dör sjöman, utgår hyran till och med dödsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av sjukdom eller av annan anledning förut upphört.

Var sjömannen svensk, och hade han varit i redarens tjänst under de sista sex månaderna före dödsfallet, är redaren pliktig att till den avlidnes efterlämnade hustru eller minderåriga barn utgiva en månads tillägghyra.

Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade eller måste antagas senast hava inträffat, skall vid beräkning av hyran så anses, som om sjömannens död inträffat vid utgången av den tid, som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhörde, till bestämmelseorten.

25 § (99 2).

Befinnes vid sluträkning sjöman hava uppburit mer, än rätteligen tillkom honom,

äger han ändock behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 24 §, 32 § tredje stycket, 34, 38, 39, 40 eller 41 § sägs.

Om sjukvård och begravning.

26 § (77 sista p.).

Sjöman är pliktig att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarbesiktning, dock utan kostnad för sjömannen.

27 § (90: 1).

Är sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren sörja för att han erhåller nödig vård och läkarbehandling ombord eller i land.

Finnes anledning antaga, att sjöman är behäftad med sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren, såvitt ske kan, låta den sjuke undergå läkarbesiktning. Där det ombord icke kan träffas betryggande åtgärder mot smittfaran, skall befälhavaren låta bringa den sjuke i land.

Kvarlämnas sjuk eller skadad sjöman i utlandet, skall befälhavaren överlämna honom åt svenske konsulns försorg eller; om svensk konsul icke finnes på platsen, på annat sätt skaffa honom lämplig vård ävensom underrätta närmaste svenske konsul om de vidtagna åtgärderna.

28 § (90: 2, 3).

Kostnaden för sjömans sjukvård skall bestridas av redaren, så länge sjömannen är kvar i tjänsten. Avskedas han på grund av sjukdom eller skada, äger han jämväl efter avgången från tjänsten åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor efter avmönstringen eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det fartyget gått vidare.

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där sjömannen genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han vid tjänstens antagande förteगत den; i sådant fall är sjömannen pliktig att själv bekosta sjukvården. Redarens utlägg för kostnad, som nu sagts, må avdragas å sjömannens hyra.

Svensk sjömans vård i utlandet för könssjukdom i smittosamt skede skall för tid efter det sjömannens anställning upphört bekostas av statsmedel.

29 § (46).

Dör sjöman, skall befälhavaren sörja för hans begravning och om dödsfallet underätta hans närmaste anhöriga.

Befälhavaren skall jämväl föranstalta om uppteckning av vad den avlidne efterlämnat å fartyget ävensom sörja för kvarlåtenskapens avlämnande till delägarna i boet eller till annan för deras räkning. Kan kvarlåtenskapen icke utan skada eller olägenhet behållas ombord, bör i utländsk hamn befälhavaren antingen överlämna den till närmaste svenske konsul eller på lämpligt sätt låta försälja densamma; och vare i sistnämnda fall befälhavaren skyldig att efter ankomsten till svensk hamn redovisa för försäljningssumman inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

30 § (93: 2 p.).

Kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten. Samma lag vare, där sjöman, som avskedats på grund av sjukdom eller skada, för vilken redaren är pliktig att bekosta hans vård, avlidit, medan vårdnadsplikten fortfor.

31 § (90: 4).

Har å ort, där svensk konsul ej finnes, befälhavare nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke ålegat redaren, äger denne därför undfå ersättning av statsmedel.

Om befälhavares rätt att avskeda sjöman.

32 § (90, 98).

Är sjöman till följd av sjukdom eller skada för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst, eller lider han av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, äger befälhavaren avskeda honom.

Har sjömannen ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande, eller har han förtegit den vid tjänstens antagande, är han, vare sig han avskedas eller ej, berättigad till hyra allenast för den tid han varit i stånd att förrätta tjänsten.

I övriga fall av sjukdom eller skada åtnjuter sjömannen, så länge han kvarstår i tjänsten, full hyra under sjukdomen. Avskedas han, erhåller han därutöver, om han tillhör befälsgraden, hyra för två månader och, om han tillhör manskapsgraden, hyra för en månad efter avgången från tjänsten. Svensk sjöman, som avskedas i utlandet, äger jämväl rätt till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket; kan åt honom beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till Sverige eller till ort. varifrån han bekvämligen kan resa hem, är han pliktig att antaga tjänsten, så framt hans hälsotillstånd medgiver det och han anställes i egenskap motsvarande den, vari han förut varit anställd, och på lika förmånliga villkor.

33 § (89).

Befälhavare äger vidare avskeda sjöman:

1. om han finnes vara oduglig till den tjänst, för vilken han blivit antagen;
2. om han icke infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan man måst antagas i hans ställe;
3. om han gör sig skyldig till grov tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans befallningar, våld å överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten;
4. om han gör sig skyldig till förskingring, stöld eller annat grovt brott eller be-
trädes med att hava ombord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i avgångs-
orten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods.

Innan sjöman, som är ombord, avskedas av nu nämnd anledning, skall såvitt möjligt med honom hållas förhör, som i 64 § sägs.

Sjöman, som avskedas jämlikt denna §, är icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

34 § (92).

Avskedas sjöman, utan att skäl, som i 32 eller 33 § sägs, därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för två månader, om han tillhör befälsgraden, och för en månad, om han tillhör manskapsgraden, så ock fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn äger tillämpning och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §. (85: 1, 3)

Visar sjöman, att han kan få fartyg att föra eller erhålla befordran till styrman eller maskinist eller till styrman eller maskinist av högre grad än den han innehar, eller att det efter tjänstens antagande inträffat omständighet, som gör det till en välfärdssak för honom att bliwa fri från tjänsten, äger han rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig man i sitt ställe.

I fall, som nu nämnts, utgår hyra för den tid sjömannen varit i tjänst.

36 §. (85: 2, 3)

Råder i hamn, till vilken fartyget är bestämt, elakartad farsot, som vunnit större utbredning, och har detta kommit till sjömannens kännedom först efter det han antagits, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förhållandet. I nu nämnt fall utgår hyra för den tid sjömannen varit i tjänst.

Samma lag vare, där fara föreligger för att fartyget skall uppbringas av krigsförande makt eller utsättas för krigsskada, eller där fara, som nu sagts, väsentligt ökats.

37 §. (82: 3 p., 97)

Är sjöman antagen för bestämd resa, och varder denna väsentligt ändrad, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, äger rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider, dock icke utöver hyra för en månad, om han tillhör befälsgraden, och för en halv månad, om han tillhör manskapsgraden, samt fri resa med underhåll till förhållningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten. Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är sjömannen berättigad att erhålla vad som sålunda är bestämt såsom högsta ersättning.

38 §. (87: 1, 4)

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt utrustat eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början uppenbart hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äger sjöman rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.

Samma lag vare, där befälhavaren i strid mot stadgandet i 59 § underlåter att efterkomma framställning om syn å fartyget.

39 §. (86)

Visar sjöman, att han misshandlats av befälhavaren, eller att han ombord misshandlats av andra, utan att befälhavaren givit honom påkallat skydd, eller att befälhavaren förhållit honom försvarlig kost, äger han rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.

40 §. (88)

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, äger sjöman rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.

Timar annan förändring av äganderätten till fartyget eller ombytes befälhavare, vare det ej laga skäl för sjömannen att lämna tjänsten.

Om tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande.

41 §. (91: 2 p., 98)

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot hyra och underhåll deltaga i bärgningen och bliva tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

Blir sjöman arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt till ersättning, motsvarande hyra för den tid han är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid, för vilken han enligt första stycket åtnjuter hyra.

Upphör till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning i utlandet, äger han rätt att på statsverkets bekostnad erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket; sjömannen är dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 32 § tredje stycket är stadgat.

För förlust av effekter vid fartygets förolyckande är svensk sjöman berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen utfärdar.

Om utländsk sjömans likställighet med svensk sjöman.

42 §. (ny)

Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att förmån, som enligt 28, 32 och 41 §§ tillförsäkrats svensk sjöman, skall tillkomma jämväl utländsk sjöman.

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §. (100)

Åtnöjes sjöman icke med avräkning, som befälhavaren för avmönstring upprättat, äger han begära mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet.

Uppstår, medan fartyget befinner sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet, skall tvisten hänskjutas till avgörande av svenske konsuln på stället eller, om sådan där icke finnes, den svenske konsul, som därefter under resan först anträffas.

Mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse intill dess saken kan komma under prövning vid domstol här i riket.

3 KAP.**Om skeppstjänsten.****Om befälet å fartyg.**

44 §. (ny)

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

45 §. (79: 1)

Styrman åligger särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och där till hörande observationer och beräkningar; att biträda vid skeppsdagbokens och besättningsbokens förande; att, där ej annat följer av 47 §, utöva uppsikt över manskapet och tillsyn å fartyget med tillbehör och utrustning; att hava tillsyn å lastningen och lossningen ävensom tillse, att därvid föres nödig anteckning över godset; samt att övervaka stuvningen av last och proviant.

Förer styrman skeppsdagboken eller besättningsboken, är han ansvarig för dess riktighet.

46 § (79: 2).

Vid befälhavarens frånvaro eller förfall äger styrmannen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem, som äro tillstades, att i fall, för vilka befälhavaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

Avlider befälhavaren, eller varder han urståndsatt att föra fartyget, eller övergiver han tjänsten, skall styrmannen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem träda i hans ställe, till dess befälhavare förordnats.

47 § (80)

Maskinist åligger särskilt att leda maskintjänsten och ansvara för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar ävensom av fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande kolboxar, tankar och tunnlar; att hava tillsyn å förråd av kol och andra maskinförnödenheter samt vid mottagandet kontrollera beskaflenheten och mängden därav; samt att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder.

Inträffar ofall eller förmärkes fel inom de delar av fartyget med tillbehör och utrustning, varom i första stycket förmåles, skall han ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

Maskinist förer maskindagboken och är ansvarig för dess riktighet.

48 § (ny).

Äro flera maskinister å fartyget, är första maskinisten ansvarig för fullgörandet av allt, vad till maskintjänsten hör. Han fördelar mellan maskinisterna deras åligganden.

Vid förste maskinistens frånvaro eller förfall äger den främste av de övriga maskinister, som äro tillstades, att i fall, för vilka förste maskinisten icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 § (44: 1, 77).

Befälhavaren och envar annan överordnad skall behandla sina underordnade med välvilja och hovsamhet. Kroppslig aga må ej tilldelas någon.

Envar skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, med hövlighet bemöta överordnad samt noggrant iakttaga allt, som för bevarande av ordning och skick ombord föreskrives. Då underlydande mottager befallningar, skall han genom tydliga och lämpliga svar utmärka, att dessa uppfattats.

50 § (78).

Sjöman åligger att noggrant åtlyda förmans befallning angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

Skada, som uppkommer genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, är han pliktig att ersätta; dock äger rätten med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaflenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas.

Om tillträde av och utevaro från tjänsten samt om medtagande av gods.

51 § (74: 1).

Sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid. Han må därefter icke utan tillstånd gå från skeppsbord.

Ligger fartyget förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må sjöman icke vägras tillstånd att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörandet av nödvändig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhållning.

Varder sjöman hindrad att i rätt tid komma ombord, åligger honom att utan dröjsmål underrätta befälhavaren.

52 § (75).

Underlåter sjöman att i rätt tid tillträda tjänsten, eller går han i land utan tillstånd, eller kommer han icke tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land, äger befälhavaren, såvida fartyget eljest icke har tillräcklig besättning, rätt att för hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet.

53 § (106: 1).

Rymmer sjöman, äger befälhavaren på lämpligt sätt försälja hans ombord kvarlämnade tillhörigheter.

Åtgå försäljningssumman och innestående hyran icke till täckande av redarens ersättningsanspråk, äger sjömannen sist inom ett år efter rymningen utfå vad som återstår; framställer han ej begäran därom inom nämnda tid, skola medlen av redaren insändas till kommerskollegium och användas på sätt i 69 § sägs.

54 § (81).

Förnödenheter för personligt bruk äger sjöman medtaga i skälig omfattning, så framt de ej kunna utsätta fartyg eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Utan befälhavarens tillstånd må han ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

För olovligen medtaget gods är sjömannen pliktig att erlagga frakt, så ock, om skada vållas, ersättning enligt vad i 50 § andra stycket sägs.

Finnes anledning antaga, att sjöman olovligen medtagit något ombord, äger befälhavaren låta undersöka hans gömmor, därvid sjömannen må närvara. Vad olovligen medtagits må befälhavaren taga i förvar, låta föra i land eller, om så är nödvändigt, kasta över bord.

Om skeppsarbetet, kosthållet och hälsovårdsförhållandena.

55 § (44: 1).

Vid skeppsarbetets anordnande skall hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten. Den, som har ledningen av arbetet, är pliktig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med gällande föreskrifter.

56 § (44: 2).

Om arbetstiden å fartyg gäller vad i särskild lag är stadgat.

Å fartyg, för vilket sådan lag icke gäller, må besättningen ej å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov.

Envar av besättningen, som så önskar, bör såvitt möjligt beredas tillfälle till bön och gudstjänst å sön- och helgdagar.

57 § (45).

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar.

Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äger besättningen därför undfå skälig ersättning.

Befälhavaren äger att med avseende å klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten, dock må besättningens rätt icke därigenom inskränkas.

Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera vikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

58 § (ny).

Befälhavaren må hava tillsyn å hälsovården, bostäderna och renligheten ombord samt tillse, att de föreskrifter, som härutinnan meddelas, noggrant iakttagas.

Om rätt att påkalla syn å fartyget.

59 § (87:2, 3, 5).

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning om syn för utrönande av något av de i 38 § omnämnda förhållanden, eller gör förste maskinisten sådan framställning i fråga om de delar av fartyget med tillbehör och utrustning, som stå under hans tillsyn, åligger det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul; finnes icke svensk konsul på platsen, skall befälhavaren göra ansökan om syn hos närmast varande svenske konsul eller ock hos vederbörande myndighet på orten begära förordnande för besiktningsmän att förrätta syn.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre någon styrman eller maskinist deltagar i framställningen eller den göres av förste maskinisten i vad avser hans verksamhetsområde.

Befinnes vid anställd syn, att skälig anledning till klagan saknats, skola de, som begärt synen, ersätta all därigenom orsakad kostnad och förlust enligt vad i 50 § andra stycket sägs.

När syn enligt denna § hållits utom riket, skall vederbörande konsul, om han haft befattning med synen, men eljest befälhavaren ofördröjligen insända rapport därom till kommerskollegium.

Om tvångsmedel.

60 § (101).

När det provas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren eller, vid hans frånvaro eller förfall, den som i hans ställe förer befälet, medelst tvång skaffa sig lydnad. Är fartyget statt i fara eller utbryter myteri ombord eller eljest när nöden kräver, är han berättigad att bruka varje medel, som är nödvändigt för framtvingande av lydnad eller återställande av ordningen; och åligger det envar av besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gärningsmannen saklös, där ej provas, att större våld brukats, än nöden krävde.

61 § (47).

Begår någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott av den art, att svårare straff än fängelse därå kan följa, är befälhavaren, där icke brottet av ortens myndighet beivras, pliktig att, så snart ske kan, med den brottslige hålla förhör, som i 64 § sägs.

Befälhavaren skall tillse, att den brottslige icke lämnar fartyget, och äger för sådant ändamål, där det prövas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord till dess han kan överlämnas till konsul eller till polismyndighet här i riket; befälhavaren är dock ansvarig, att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är.

4 KAP.

Om disciplinstraff.

62 § (102).

Å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven, äger befälhavaren ålägga sjöman bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar:

1. om han underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten, eller om han utan tillstånd går i land, eller om han icke kommer tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land;
2. om han försummar att anmäla förfall, som hindrar honom att i rätt tid komma ombord;
3. om han genom försummelse i tjänsten åstadkommer skada eller fara;
4. om han är berusad i tjänsten;
5. om han fördärvar eller eljest på otillbörligt sätt behandlar proviant;
6. om han låter obehörig person hålla sig dold ombord, eller om han oaktat förbud låter någon komma ombord;
7. om han olovligen skaffar ombord rusdrycker eller annat, som kan föranleda oordning eller äventyr, eller om han olovligen förer sina tillhörigheter från bord;
8. om han underlåter att hörsamma förmans befallningar angående tjänsten; eller
9. om han ombord eller eljest i tjänsten yppar gräl eller annan ofred eller annorledes bryter mot ordning och skick.

63 § (103).

Besträffning må ej åläggas tidigare än tolv timmar eller senare än sju dagar efter det förseelsen begicks, såvida ej särskild anledning till annat förekommer.

64 § (103).

Innan bestraffning ålägges, skall utredning om förseelsen och de närmare omständigheterna därvid ske vid förhör. Förhöret hålles av befälhavaren i närvaro av två gode män, som befälhavaren utser bland de mest erfarna. Såvitt möjligt skall en av dem vara styrman eller maskinist och den andra tillhöra manskapet; är den, som skall förhöras, själv styrman eller maskinist, skola dock om möjligt båda gode männen tillhöra befälet.

Under förhöret höras sjömannen och de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken. Såväl sjömannen som gode männen äga få frågor framställda angående sådant, som kan bidra till sakens utredning. Avgivna förklaringar, så ock det beslut, befälhavaren träffar, införas i besättningsboken och uppläses för sjömannen och gode männen. Riktigheten av det antecknade bestyrkes av befälhavaren och gode männen genom deras underskrifter, och äga gode männen därvid foga de erinringar, vartill förhöret kan giva anledning.

Har befälhavaren icke iakttagit vad sålunda är föreskrivet rörande formerna för förhöret, vare beslut om bestraffning utan verkan.

Vill sjöman enligt vad nedan sägs klaga över befälhavarens beslut, vare han berättigad erhålla avskrift av det vid förhöret antecknade och av beslutet.

65 § (ny).

Bestrafningen skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra beskaffenhet, de omständigheter, varunder förseelsen begåtts, samt den felandes tidigare uppförande. Finnes förseelsen vara ringa och är anledning att antaga, att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, bör till straff ej dömas.

Befälhavaren äger ej vid domstol åtala eller till åtal angiva förseelse, för vilken han ålagt bestraffning, med mindre han i beslutet om straffets åläggande gjort uttryckligt förbehåll därom.

66 § (ny).

Befälhavaren äger, när skäl därtill äro, före sjömans avgång från tjänsten helt eller delvis efterskänka straffet.

Beslut om straffets efterskänkande skall införas i besättningsboken samt underskrivas av befälhavaren och två vittnen; sker det ej, vare beslutet utan verkan.

67 § (104).

Nöjes ej sjöman åt beslut, varigenom befälhavaren ålagt honom bestraffning, äger han begära prövning av beslutet antingen vid avmönstringen av den mönstringsförrättare, som verkställer denna, eller ock före avmönstringen av mönstringsförrättaren i första hamn under resan, där sådan finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Mönstringsförrättaren undersöka, huruvida bestraffningen må anses vara laglig och skälig samt meddele däröver beslut. Beslutet skall införas i besättningsboken, och avskrift därav skall på begäran meddelas sjömannen.

Har prövning av befälhavarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, äger sjömannen utföra sin talan vid domstol här i riket inom ett år efter avmönstringen eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det han lämnat tjänsten.

68 § (104).

Är i fall, som i 67 § första stycket sägs, befälhavaren eller sjömannen missnöjd med mönstringsförrättarens beslut, äger han, om beslutet meddelats av mönstringsförrättare i stad, där rådstuvurätt finnes, hos rådstuvurättens ordförande begära prövning av beslutet. Har beslutet meddelats av mönstringsförrättare utom riket eller här i riket å ort, där rådstuvurätt ej finnes, må sådan begäran göras hos rådstuvurättens ordförande vid fartygets ankomst till första hamn, där rådstuvurätt finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Begäran, som nu sagts, skall göras så snart ske kan och i god tid före fartygets avgång. Prövningen skall företagas av rådstuvurättens ordförande eller annan lagfaren ledamot av rätten, som rätten för ändamålet förordnar.

Då prövning, som här avses, påkallats, inkalle domaren ofördröjligen befälhavaren och sjömannen med förståndigande för den förstnämnde att medtaga de personer, som av domaren nämnas eller som eljest antagas kunna lämna upplysning i saken, även som att förete besättningsboken; finnes mönstringsförrättaren på platsen, må jämväl denne inkallas. Den, som ej hörsammar kallelsen, må dömas till böter och vid vite åläggas att iakttaga inställelse. Sedan domaren hört klaganden och de övriga, vilkas hörande han finner nödigt, meddele han utan uppskov beslut i saken. Beslutet skall införas i besättningsboken. Talan mot beslutet må ej föras.

Har prövning av mönstringsförrättarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, vare om befälhavarens och sjömannens rätt att klandra beslutet vid domstol här i riket lag, som i 67 § andra stycket sägs.

69 § (105).

Hyra, som på grund av bestraffning frångått sjöman, skall befälhavaren vid sjömannens avmönstring överlämna till mönstringsförrättaren mot kvitto, som tecknas

i eller fogas vid besättningsboken; äger avmönstring ej rum, skall redovisning ske till ombudsmannen vid sjömanshuset i första svenska hamn, som fartyget anlöper, efter det sjömannen lämnat tjänsten. Det åligger mönstringsförrättaren och ombudsmannen att redovisa medlen till kommerskollegium.

Hyresmedel, som nu sagts, skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra besättningen.

70 § (108).

Beträffande de å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen, skall vad ovan i denna lag är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

71 § (108.)

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10, 26, 27, 29, 31 och 49 §§, 50 § andra stycket samt 54, 57, 58, 60 och 61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

De äro pliktiga att efter förmåga förrätta det arbete, som befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem.

72 § (34: 2).

Å sjömän, som hemsändas genom försorg av konsul enligt vad i sjölagen stadgas, skola de i 71 § första stycket omförmälda stadgandena äga motsvarande tillämpning.

Där så påkallas, äro de pliktiga att, mot skälig gottgörelse, efter förmåga biträda vid skeppstjänsten, därvid nödig hänsyn skall tagas till envars tidigare tjänsteställning.

6 KAP.

Om besättningsbok.

73 § (ny).

Å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven, skall föras besättningsbok.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat äger, när skäl därtill äro, medgiva befrielse från skyldighet, som nu sagts, så ock förordna, att besättningsbok skall föras jämväl å annat fartyg.

74 § (ny).

I besättningsboken skola noggranna uppgifter införas angående varje händelse, som angår de ombord anställda under den tid tjänsteavtalet består och varom kännedom kan vara av betydelse för den anställde eller offentlig myndighet. Däri skall sålunda särskilt antecknas:

1. när någon inträder i tjänst eller därifrån avgår samt anledningen till avgången;
2. när någon å fartyget anställd sjuknar, skadas eller dör, omständigheterna därvid samt de åtgärder, som vidtagas för beredande av vård åt den sjuke eller skadade eller för begravning av den avlidne och utredning av hans kvarlåtenskap;
3. när och av vilken anledning någon vägras tillstånd att gå i land, såvida han begär, att anteckning därom skall göras;
4. när befälhavaren anlitar polismyndighet för någons inställande i tjänsten samt anledningen därtill;
5. när någon rymmer, så ock befälhavarens åtgärd med avseende å den rymdes kvarlämnade tillhörigheter och innestående hyra;

6. när och av vilken anledning befälhavaren låter taga i förvar, föra i land eller kasta över bord varor eller annat, som någon ombord anställd olovligen medtagit;
7. när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt föreskriva nedsättning eller omväxling i kosten;
8. när från de ombord anställdas sida framställning göres om förrättande av syn för utrönande av fartygets sjövärdighet, de anförda skälen till framställningen samt befälhavarens åtgärd med anledning av densamma; eller
9. när någon å fartyget anställd begår brott samt befälhavarens i anledning därav vidtagna åtgärder.

75 § (ny).

Besättningsboken föres av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrman. För varje dag, varunder något förekommer av beskaffenhet att bära i boken antecknas, skall anteckningen göras samma dag eller senast dagen efter.

Besättningsbok skall föras med ordning och tydlighet. Vad däri blivit infört må icke utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläsligt; är rättelse nödvändig, skall densamma tillfogas som anmärkning.

76 § (ny).

Besättningsboken upprättas enligt av kommerskollegium fastställt formulär och tillhandahålles av nämnda myndighet samt å sjömanshusen.

För varje kalenderår, varunder fartyget nyttjas till sjöfart, skall föras särskild besättningsbok. Det åligger befälhavaren att sist en månad efter årets utgång eller, om fartyget vid den tiden ej är här i riket, sist en månad efter fartygets ankomst till svensk hamn antingen insända boken till kommerskollegium eller ock avlämna densamma å sjömanshus. Dess ombudsman har att ofördröjligen insända boken till nyssnämnda myndighet.

77 § (ny).

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om besättningsboks innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag.

7 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

78 § (285, 289, 295:2).

Använder befälhavare minderårig under fjorton år för skeppstjänst eller annat arbete ombord eller den, som icke uppnått sexton års ålder, i eldartjänst, eller underlåter han i fall, som 43 § omförmäler, att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut, eller bryter han mot vad i denna lag är föreskrivet om kosthållet, straffes med böter.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom ovan sagts, skett med hans vetenskap och vilja.

Har användandet av minderårig skett med den minderåriges faders eller målsmans vetenskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst femtio kronor.

79 § (285, 288:3).

Äsidosätter befälhavare skyldighet, som enligt denna lag åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande, eller underlåter han att iakttaga vad i denna lag stadgas om hållande av förhör, innan någon avskedas, eller vägrar han någon utan laga skäl tillstånd att under fritid gå

i land, eller underlåter han att fullgöra, vad honom enligt 59 § sista stycket åligger i fråga om däri omförmäld rapport, straffes med böter.

80 § (289).

Missbrukar befälhavare den tvångsrätt eller den rätt att taga någon å fartyget anställd i förvar eller den bestraffningsrätt, som tillkommer honom enligt denna lag, eller behandlar han någon ombord anställd med onödig hårdhet, straffes med böter eller med fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

81 § (ny).

Bryter befälhavare mot bestämmelse, som i 6 kap. är meddelad i fråga om besättningsboken, straffes med böter. Har befälhavaren, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk besättningsbok eller boken ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader; äro omständigheterna försvårande, må dömas till straffarbete i högst ett år.

Samma lag vare, där styrman så förbrutit sig, som här ovan sägs.

Lika med befälhavare eller styrman straffes redare, där förseelse, varom ovan sagts, skett med hans vetenskap och vilja.

Om ansvar för styrman eller maskinist, som förbrutit sig vid förande eller uppvisande av skeppsdagbok eller maskindagbok, stadgas i sjölagen.

82 § (296).

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 80 eller 81 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

83 § (310).

Vad här ovan stadgas angående brott av befälhavare gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavares ställe.

84 § (298, 300).

Sjöman, som i avsikt att undandraga sig tjänsten underlåter att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller i avsikt, som nu sagts, olovligen avviker från fartyget, straffes för rymning med böter.

Sker rymning under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårande omständigheter, må till fängelse i högst ett år dömas.

85 § (299).

Var, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller fängelse i högst ett år.

86 § (303, 304).

Sätter sig någon å fartyget anställd upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befalet, och vägrar honom lydnad, straffes med böter eller, där omständigheterna äro försvårande, med fängelse i högst ett år.

Överfaller han med våld eller hot om våld befälhavaren eller annan förman i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till fängelse eller, där omständigheterna äro försvårande, till straffarbete i högst två år. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

87 § (305).

Göra ombord anställda myteri, dömes anstiftare eller anförare till fängelse eller till

straffarbete i högst två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, till böter. Övas vid myteriet våld å person eller egendom, må anstiftare eller anförare dömas till straffarbete i högst sex år och annan deltagare till straffarbete i högst två år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, varde ock gärningsmannen straffad, enligt vad i 4 kap. 1 § strafflagen skils.

88 § (306).

Är sjöman genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvärande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

89 § (307).

Medtager någon å fartyget anställd utan befälhavarens tillstånd gods, vars förande utsätter fartyg eller last för äventyr, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

90 § (302).

Den, som mot bättre vetande föranleder syn, på sätt i 59 § sägs, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

91 § (308).

Har någon å fartyget anställd på annat sätt, än här ovan är sagt, gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med böter.

92 § (309).

Har den, som begått brottslig handling, varom i 84—91 §§ förmåles, för samma handling undergått bestraffning enligt 62 §, skall rätten vid brottets bedömande därå fästa skäligt avseende; och må i ty fall, efter omständigheterna, straffet nedsättas under vad eljest bort följa å gärningen eller ock alldeles bortfalla.

93 § (311).

Brott, som i 84 §, 85 §, 86 § första stycket, 89, 90 eller 91 § omförmåles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

94 § (312).

I avseende å straff, vartill efter denna lag dömes, gälle, där ej här ovan är annorlunda stadgat, vad allmän lag föreskriver.

8 K A P.

Om laga domstol och rättegång.

95 § (323).

Twistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall instämmas till rådstuvurätten i den stad, där svaranden har sitt bo och hemvist, eller där fartyget finnes; har svaranden icke sitt hemvist i stad med rådstuvurätt, eller finnes fartyget å ort, där rådstuvurätt icke är, gånge tvisten till den rådstuvurätt, som är närmast endera av dessa orter.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses såsom rederiets hemvist.

96 § (324).

Hava parter överenskommit, att tvist må instämmas till viss annan rådstuvurätt än den, som enligt 95 § är behörig; då må den rätt sökas.

97 § (325).

Vill någon för anspråk, som grundar sig på befälhavarens görande eller låtande, på en gång söka denne och redaren, äger han instämma båda till den domstol, där endera är skyldig att svara.

98 § (328).

Brottmål, som bör bedömas efter denna lag, skall, där brottet föröfvats i stad med rådstuvurätt, upptagas vid den stadens rådstuvurätt, men om brottet föröfvats å ort, där rådstuvurätt icke är, vid den rådstuvurätt, som är närmast. Har brott skett under resa, gånge målet till rådstuvurätten i den stad, dit den brottslige med fartyget först ankommer eller där han eljest träffas; ligger den ort icke inom rådstuvurätts domvärjo, gånge målet till den rådstuvurätt, som är närmast.

Finnes i staden jämväl polisdomstol eller poliskammare, skall målet upptagas vid den domstol i stället för vid rådstuvurätten, där fråga är om brott, varå ej må följa svårare straff än böter.

99 § (27, 286).

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt å fartyget. Åsidosätter han skyldighet, som nu sagts, straffes med böter.

Denna lag träder i kraft den

Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelse i stället tillämpas.

Förslag

till

Lag

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Härigenom förordnas, dels att 25 §, 34 § andra stycket, 44—47 §§, 61—68 §§, 70—108 §§, 285 §, 288 § tredje stycket, 289 §, 295 § andra stycket och 297—309 §§ sjölagen skola upphöra att gälla, dels ock att 37, 40, 69, 171, 296, 310 och 311 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

37 §.

I skeppsboken — — — den åtgärd, som vidtages.

Föres å fartyget besättningsbok, skall vad enligt sjömanslagen bör antecknas i nämnda bok icke tillika införas i skeppsdagboken.

I maskindagboken — — — underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande — — — i skeppsdagboken.

40 §.

Inträffar medan — — — avgiva sjöförklaring.

I rapporten, — — — händelsen antecknat.

Inom riket — — — ovannämnda rapporten.

Å utrikes — — — om uppvisandet.

Vad här ovan sägs angående dagbok gälle besättningsbok, när i denna gjorts anteckning angående händelsen.

69 §.

Efter det fartyg utklarerats och i övrigt är segelfärdigt, må ej befälhavaren eller någon annan å fartyget anställd för gäld hindras att avresa, ej heller något av vad han för tjänstens behov fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

171 §.

Passagerare vare — — — ombord föreskrives.

Vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.

296 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan — — — underrätta kommerskollegium.

310 §.

Vad i detta kapitel stadgas angående brott av befälhavare, gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavarens ställe.

311 §.

Brott, som i 290 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar ifråga om rätt till åtal.

Denna lag träder i kraft den

Särskild mening av herr Malmros

beträffande 24 § andra stycket i förslaget till sjömanslag.

Jag anser, att andra stycket i denna paragraf bör utgå ur förslaget. Det finnes enligt min mening ej ringaste fog för att i sjömanslagen införa för arbetsgivaren en förpliktelse, som saknar motsvarighet inom andra verksamhetsområden och som ej heller betingas av sjöfartsnäringsens säregna beskaffenhet.

P. M.**av sjölagskommittén.**

Sedan sjölagskommittén den 4 juni 1920 gjort underdånig framställning om erforderlig remiss av utav kommittén utarbetade utkast till sjömanslag och lag om ändring i vissa delar av sjölagen, remitterades utkasten med därvid fogade motiv den 14 juni 1920 till kommerskollegium, socialstyrelsen, medicinalstyrelsen samt rådhusrätterna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Hälsingborg för avgivande av utlåtande, varjämte vederbörande avdelning i utrikesdepartementet anmodades att avgiva utlåtande. Dessutom lämnades Stockholms stads rättshjälpskontor tillfälle att yttra sig över utkasten.

Utlåtanden hava inkommit från samtliga nämnda myndigheter, varemot rättshjälpskontoret icke avgivit något yttrande.

Kommerskollegium har före avgivande av sitt utlåtande dels lämnat Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Sveriges Segelfartygsförening, Kanalflottans Rederiförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Sjömansunionen, Svenska Eldareunionen, Nya Stewardsföreningen och Svenska Transportarbetareförbundet tillfälle att yttra sig över förslagen, dels ock anmodat direktionerna för rikets samtliga sjömanshus att avgiva yttrande i ärendet. Yttranden hava avgivits av angivna sammanslutningar och sjömanshus med undantag av Kanalflottans Rederiförening och Svenska Transportarbetareförbundet samt sjömanshusen i Haparanda, Jönköping, Kalmar, Kristianstad, Kungälv, Linköping, Söderköping och Uppsala, varjämte Sveriges Allmänna Sjöfartsförening i skrift den 11 september 1920 meddelat, att ärendet komme att under höstens lopp behandlas vid ett allmänt svenskt sjöfartsmöte med nämnda förening och Nautiska föreningen i Göteborg såsom inbjudare, och att förstnämnda förening vid sådant förhållande icke funne sig nu böra avgiva särskilt yttrande i frågan. Något dylikt möte har emellertid sedermera icke hållits.

Utrikesdepartementet har anmodat beskickningarna i Buenos Aires, Hälsingfors, Kristiania och Köpenhamn, generalkonsulaten i Hamburg, London och New York samt konsulaten i Antwerpen, Lübeck, Marseille, Rouen, San Fransisco och Stettin att inkomma med yttrande över förslagen. Yttranden hava avgivits av samtliga med undantag av konsulatet i San Fransisco. Beskickningen i Kristiania har jämte eget utlåtande överlämnat yttranden från konsulaten i Kristiania och Kristiansand samt tillika meddelat, att konsulatet i Trondhjem förklarar sig icke hava någon anmärkning att framställa mot utkast. Beskickningen i Köpenhamn har jämte eget utlåtande överlämnat yttrande från konsulatet därstädes.

De allmänna omdömen om utkast, som avgivits i de inkomna yttrandena, gå till alldeles övervägande del i den riktningen, att de i utkast föreslagna bestämmelser betyda ett framsteg på sjölagstiftningens område och att de synas i huvudsak ägnade att läggas till grund för lagstiftning i ämnet. Fartygsbefälsföreningen förklarar sålunda, att förslagen i stort sett vunnit föreningens gillande. Sjömanshusen i Härnösand, Hudiksvall, Luleå, Nyköping, Oskarshamn, Piteå, Ronneby, Skellefteå, Strömstad, Södertälje, Trälleborg, Umeå, Vadstena, Varberg, Västervik och Örnsköldsvik tillstyrka i korthet lagförslagen eller lämna dem i huvudsak utan erinran. Sjömanshuset i Karlshamn finner förslagen i de flesta fall på ett lyckligt och för nuvarande förhållanden lämpligt sätt komplettera gällande bestämmelser. Sjömanshuset i Karlskrona anser förslagen i sin helhet vara en betydande förbättring av gällande sjölag. Kommerskollegium anser, att förslagen ifråga om överskådlighet och de olika bestämmelsernas systematiska placering innebära avsevärda förbättringar. Socialstyrelsen finner sig hava skäl att med tillfredsställelse hälsa föreliggande lagförslag. Konsulaten i Antwerpen, Kristiansand, Marseille, Rouen och Stettin tillstyrka förslagen eller anse dem i huvudsak antagliga. Generalkonsulatet i London anser förslagen väl utarbetade. Generalkonsulatet i New York finner förslagen utgöra en på det hela taget lycklig sammanjämkning av det motsatsförhållande, som i viss mån måste föreligga mellan rederiet och befälhavaren å ena och besättningen å andra sidan. Beskickningen i Buenos Aires anser förslagen i huvudsak vara ägnade att avhjälpa en del bristfälligheter, som vidlåda gällande lagstiftning, och beskickningen i Kristiania finner förslagen i stort sett vara lämpliga.

Mot utkastet till sjömanslag hava emellertid jämväl riktats anmärkningar av mera allmängiltig innebörd. Maskinbefälsförbundet anser således, att nödig hänsyn icke tagits till befälets ställning ombord. Socialstyrelsen uttalar sig i samma riktning. Sjömansunionen beklagar, utan att vilja förringa kommitténs arbete, att utkastet

till sjömanslag ej gått mera i stil med tidsandan. Från annat håll (vissa sjömanshus m. fl.) göres gällande, att utkastet i allt för hög grad gynnar besättningen på ledarens bekostnad samt att dess bestämmelser i flera avseenden försvåra för befälhavaren och annat befäl att upprätthålla disciplin och ordning ombord.

I anledning av framkomna erinringar hava utkastens i åtskilliga avseenden omarbetats. Sålunda har kommittén sökt att i vidare mån än skett framhäva befälets särställning ombord. Jämväl i övrigt hava utkastens undergått flera ändringar såväl i sak som beträffande redaktionen, delvis föranledda av strävan att nå överensstämmelse med de danska, finska och norska förslagen. I det följande lämnas under de särskilda paragraferna en kortfattad redogörelse för de viktigaste anmärkningar och för de huvudsakliga ändringar, som i anledning därav eller eljest vidtagits i de ursprungliga utkastens.

Förslaget till sjömanslag.

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 §.

Mot stadgandets avfattning i utkastet har anmärkts, av bland andra sjömanshuset i Göteborg, att det icke bör åläggas den ene av två likaberättigade kontrahenter att särskilt ansvara för iakttagande av laga former vid avtalets upprättande. Paragrafen borde i stället givas det innehåll, att avtalet skall upprättas skriftligen, där ej redaren och befälhavaren annorlunda åsämjas.

En avfattning av paragrafen i överensstämmelse med vad sålunda ifrågasatts har tidigare varit under övervägande inom kommittén. Syftet med stadgandet torde emellertid icke tillräckligt befordras genom en dylik formulering. För kommittén har ingen annan utväg synt närmare eller bättre främja, vad man vill vinna med stadgandet, än att ålägga redaren att besörja avtalets skriftliga upprättande, en utväg, som synes kommittén naturlig och med den ställning kontrahenterna intaga till varandra förenlig.

Då stadgandet om redarens skyldighet i förevarande avseende bör gälla icke allenast vid antagandet av befälhavare utan jämväl i fråga om sedermera i tjänsteavtalet vidtagna ändringar eller tillägg, har paragrafens ordalydelse jämkats.

2 §.

Redareföreningen, segelfartygsföreningen och sjömanshuset i Stockholm anse, att den för befälhavarens uppsägningsrätt i utländsk hamn förutsatta tjänstetiden av ett år är för kort särskilt för segelfartygens del; segelfartygsföreningen föreslår i fråga om segelfartyg en tid av ett och ett halvt år, helst två år.

Sjömanshuset i Uddevalla framhåller, att syftet med den befälhavaren medgivna uppsägningsrätt i utländsk hamn i hög grad eluderas genom den uppställda fordran, att fartyget under den angivna tiden ej skall hava anlöpt svensk hamn; den omständigheten att fartyget anlöpt sådan hamn innebär nämligen icke alltid, att befälhavaren jämväl blivit i tillfälle att där lämna tjänsten, enär fartyget före uppsägningstidens utgång kan sändas på ny utländsk resa.

I anledning av de gjorda anmärkningarna har dels den föreslagna tiden av ett år utsträckts i fråga om segelfartyg till ett och ett halvt år, dels bestämmelsen att fartyget under nämnda tid skall hava anlöpt svensk hamn borttagits.

Redareföreningen, segelfartygsföreningen, sjömanshuset i Stockholm och kommerskollegium föreslå ett tillägg till paragrafen i syfte, att befälhavare, som enligt andra punkten äger frånträda sin anställning i utländsk lossnings- eller lastningshamn, ändock skall vara skyldig kvarstanna i tjänsten för den händelse fartyget beräknas inom viss kortare tid, förslagsvis tre eller sex månader, anlända till svensk hamn.

Ett dylikt tillägg synes kommittén icke vara erforderligt. Först och främst utesluter ju stadgandet icke avtal av annat innehåll; endast för såvitt avtalet icke innehåller någon bestämmelse om tjänstetiden, skall den givna regeln komma till användning. Och vidare torde den föreslagna uppsägningstiden av tre månader vara tillräcklig för att giva redaren tillfälle att, även om fartyget går i utrikes fart, sända ut ny befälhavare till fartyget.

Segelfartygsföreningen, sjömanshuset i Göteborg, rådhusrätterna i Stockholm och Göteborg samt kommerskollegium föreslå upptagande i lagen av stadgandet i sjölagens 62 § andra stycke om skyldighet för befälhavaren att, där ej annan överenskommelse träffats, vid entledigande i lossningshamn kvarstå i tjänsten, tills lossningen avslutats.

Kommittén finner de anförda skälen för en dylik bestämmelse icke avgörande. Dels lär det i många fall icke vara nödvändigt, att befälhavaren avvaktar lossningens avslutande, dels torde befälhavarens skyldighet att tillvarataga redares och lastägares intressen i många andra fall måhända i lika hög grad kräva, att han icke utan vidare lämnar tjänsten, såsom vid inlastning, fartygs in- och utklarering,

sjöförklarings avgivande o. s. v. Att i lag närmare reglera vad befälhavaren vid ena eller andra tillfället har att i förevarande avseende iakttaga, låter sig emellertid svårligen göra. då hans skyldigheter i hög grad äro beroende av omständigheterna i det särskilda fallet.

3 §.

Den i denna paragraf upptagna principen om befälhavares rätt till skadestånd vid kontraktstridigt avskedande har icke givit anledning till anmärkning. Däremot har mot den fixa skadestandsregeln anmärkts, dels av segelfartygsföreningen att det föreslagna ersättningsbeloppet hyra för tre månader skäligen bör nedsättas till hyra för två månader, dels av kommerskollegium och generalkonsulatet i Hamburg, att stadgandets avfattning om rätt till ersättning för resekostnad giver anledning till tvekan, när och till vilken ort sådan ersättning bör utgå.

I anledning av nämnda erinringar och för att göra den legala regeln mera klar och enkel har kommittén — med bibehållande av förslaget om tre månaders hyra — gjort vissa ändringar av innehåll, att hyra icke skall utgå under resetiden och att resekostnad skall utgå endast därest resa företages eller så att säga in natura, varjämte det tydligare uttryckts, att resan skall avse den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller i fall, som i 2 § sägs och då avskedandet sker i utlandet, närmaste svenska hamn.

4 §.

Det norska utkastet har i anslutning till gällande lag begränsat rätten till fri hemresa i händelse av sjukdom att gälla endast om avskedandet ägt rum i utlandet. Denna begränsning har numera upptagits jämväl i övriga förslag, varjämte utkastets bestämmelse om rätt till resekostnad i överensstämmelse med vad föreslagits i 3 § utbytts mot rätt till fri hemresa.

En i norska utkastet innehållen bestämmelse, enligt vilken med självförvårdad sjukdom likställes sjukdom, som förtegnats vid tjänstens antagande, har i anslutning till av kommerskollegium gjord erinran upptagits i det nya förslaget.

5 §.

Vid sidan av oduglighet och grov försummelse i tjänsten nämnas nu såsom laga avskedsgrund jämväl oredlighet och grovt fel.

6 §.

Socialstyrelsen anser det mindre lämpligt, att tjänsteavtalet automatiskt upphör

att gälla omedelbart vid fartygets förolyckande. Sjömanshuset i Uddevalla förmenar, att avtalet bör gälla intill dess redaren annorlunda bestämmer.

Grundsatsen om tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande gäller som regel inom sjölagstiftningen, och de synpunkter, varåt gives uttryck i nyssnämnda uttalanden, synas tillgodosedda genom stadgandet om befälhavarens plikt att bliva tillstådes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten. Emellertid har det i anslutning till vad som föreslagits i de danska och norska utkasterna ansetts böra uttryckligen framhållas, att regeln om anställningens upphörande skall gälla endast där icke annat följer av avtalets innehåll.

På grund av gjorda erinringar och i överensstämmelse med vad som föreslagits i det norska utkastet har bestämmelsen om befälhavarens rätt till skälig gottgörelse för den tid han, oaktat avtalet upphört, står till redarens förfogande utbytt mot föreskrift, att ersättning skall utgå med belopp, motsvarande hyra och underhåll.

I fråga om de sakliga ändringar i övrigt, som vidtagits i denna paragraf, hänvisas till vad som därom anföres under 41 §. Angående framställt yrkande om upptagande i förslaget av sjölagens 63 § andra stycke hänvisas likaledes till 41 §.

7 §.

Vidkommande denna paragraf hänvisas till vad därom anföres vid de särskilda paragrafer, vartill hänvisning i paragrafen göres.

8 §.

På grund av erinran, att i paragrafen bör regleras jämväl det fall, att befälhavaren åtnjuter andel i redarens vinst å rörelsen, har i anslutning till vad som föreslagits i det danska utkastet tillägg härom upptagits i paragrafen.

I anledning av erinran av socialstyrelsen, att obligatoriskt skiljemannaförfarande för slitande av tvister mellan sjömän och hans befälhavare eller redare syntes styrelsen olämpligt, då sjömannen som regel ej hade möjlighet att vid ett dylikt förfarande på tillbörligt sätt tillvarata sin rätt, har kommittén låtit samtliga bestämmelser härom — och således jämväl i fråga om tvist mellan befälhavare och hans redare — utgå ur förslaget.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

De i utkastet under rubriken »Allmänna bestämmelser» innehållna stadganden hava ansetts lämpligen kunna med vissa ändringar upptagas under två särskilda underavdelningar, nämligen »Om tjänsteavtalets ingående» och »Om tiden för tjänsteavtalets bestånd».

Under 9 § upptog utkastet en definition av begreppet besättning. Mot den däri gjorda avgränsning av nämnda begrepp har i och för sig icke gjorts någon invändning. Däremot har från olika håll framhållits önskvärdheten av att sagda definition kunde undvikas. Det syntes vara så mycket mera anledning därtill som något egentligt behov av densamma icke funnes. Bland annat har uttalats, att det vore med gängse språkbruk föga överensstämmande att räkna t. ex. läkare eller kvinnlig betjäning till besättningen.

De gjorda anmärkningarna hava föranlett kommittén att utesluta definitionen. Därmed har emellertid i sak icke gjorts någon ändring. Visserligen låter kommittén det allmänna språkbruket vara avgörande vid bestämmandet av begreppet besättning; till den egentliga besättningen komma sålunda att räknas endast de, som under befälhavaren äro anställda på fartyget i redarens tjänst och som förrätta arbete, hörande till fartygets navigering och manövrering eller till maskintjänsten, eller som äro för de ombord anställdas räkning sysselsatta med tillredning av kosten m. m. Men i 5 kap., som avhandlar personer ombord, vilka icke tillhöra besättningen, har med besättningen *likställts* envar annan ombord anställd, *som är antagen av redaren eller befälhavaren.*

9 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 10 §.

Uttrycket »å redarens vägnar» i första punkten har givit anledning till olika tolkningar. Från något håll har man velat däri inlägga viss inskränkning i befälhavarens rätt att antaga besättningen, medan det från annat håll förmenats, att formuleringen gäve vid handen, att redaren vore utesluten från befogenhet att själv föranstalta om besättningens antagande, något som strede mot gällande praxis, särskilt i fråga om antagandet av styrman och maskinist.

Spörsmålet om befälhavarens rätt att *med redarens uteslutande* antaga besättnin-

gen är en fråga, som det icke tillkommer lagstiftningen att reglera i detta sammanhang. Förevarande stadgande avser endast att giva uttryck åt att befälhavaren i kraft av sin ställning såsom sådan är *behörig* att antaga besättningen, med andra ord att med besättningen sluta avtal, varigenom redaren blir omedelbart berättigad och förpliktad i förhållande till besättningen, samtidigt som befälhavaren personligen blir stående utanför det uppkomna rättsförhållandet.

Maskinbefälsförbundet framhåller, att det med hänsyn till förhållandena i maskin-drivet fartyg, där maskinisten ansvarar för maskineriets drift och skötsel, bör tillkomma honom att utse den underordnade maskinpersonalen, en rätt, som icke framgår av stadgandet i utkastets 47 §, enligt vilket det väl åligger maskinisten att biträda vid anskaffande av erforderlig maskinpersonal, men icke är en plikt för befälhavaren att anmoda maskinisten om dylikt biträde.

På grund av nämnda erinran och i anslutning till vad föreslagits i det norska utkastet har i förevarande paragraf gjorts det tillägg, att antagandet av den underordnade maskinpersonalen skall ske efter samråd med förste maskinisten.

Stadgandet i utkastets 10 §, att befälhavaren icke må anställa någon för tid, under vilken denne är förbunden att tjäna å annat fartyg har — liksom den därtill knutna straffbestämmelsen i utkastets 84 § — icke upptagits i förslaget. Stadgandet kan nämligen leda till den påföljd, att en svensk sjöman, därest han rymt i utländsk hamn eller fartyget eljest seglat från honom, skulle kunna få svårigheter att erhålla hyra till hemlandet. Av dylik anledning har i norska strafflagen ej upptagits någon straffbestämmelse, motsvarande den, som återfinnes i utkastets 84 §. Det synes så mycket mindre nödvändigt att behålla stadgandena i fråga som befälhavare, vilken förhåller rymd sjöman under sådana omständigheter, att han därigenom gör sig skyldig till delaktighet i rymningen, i varje fall är hemfallen till straff härför.

I åtskilliga utlåtanden har framhållits önskvärdheten av att stadgandet i sjölagens 70 § tredje stycke om rätt för befälhavaren att förvara sjöfartsboken bibehållas, särskilt med hänsyn till den genom stadgandets borttagande ökade risken av rymningar.

Kommittén känner sig icke övertygad om nödvändigheten att bibehålla stadgandet ifråga. De olägenheter, som förmenas bliva följden av stadgandets upphävande, torde i annan ordning kunna undanröjas. Sålunda finner kommittén i anslutning till vad socialstyrelsen anfört lämpligt, att i mönstringsförrordningen upptages föreskrift, att anteckning om påmönstring skall göras i sjöfartsboken.

10 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 11 §.

Vid utkastets framläggande utgick kommittén från att det av skeppstjänstkommitterade avgivna förslag till bemanningsförfordning skulle bliva föremål för statsmakternas behandling ungefär samtidigt med förevarande förslag. Då så icke med säkerhet kan väntas bliva fallet, har kommittén ansett sig böra i förslaget upptaga jämväl gällande stadgande om viss minimiålder för eldare.

Vid den internationella sjömanskonferensen i Genua sommaren 1920 antogs bland annat förslag till en konvention om fastställande av minimiålder för minderåriga, som användas till arbete å fartyg. Förslagets 2 § innehöll ett stadgande, att minderårig under fjorton år icke må användas till arbete å fartyg av vad slag det vara må, dock med undantag av fartyg, varå uteslutande medlemmar av en och samma familj äro sysselsatta. Någon anledning torde näppeligen finnas att i den svenska lagstiftningen nu införa det nämnda undantaget, varav behov hittills icke synes hava framträtt. Däremot har i anledning av Genuabeslutet funnits nödigt utbyta utkastets från gällande sjölag återgivna ord »i skeppstjänst» mot orden »i skeppstjänst eller annat arbete ombord».

11 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 12 och 13 §§.

Från skilda håll har framhållits önskvärdheten av att motboken upprättas enligt av kommerskollegium fastställt formulär, ävensom att i motboken antecknas tjänstgöringens början och slut, uppsägning av tjänsteavtalet och dagen därför samt den kurs, enligt vilken utbetalning sker i främmande myntslag.

Bestämmelser i nu berörda avseenden hava införts i paragrafen. Vidare har i anslutning till vad som föreslagits i de danska och norska utkasten upptagits bestämmelse om skyldighet för befälhavaren att, där tjänsteavtalet är ingånget med tillämpning av kollektivavtal, sörja för att exemplar av kollektivavtalet finnes tillgängligt å fartyget.

Om tiden för tjänsteavtalets bestånd.

12—15 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 14, 15 och 21 §§. Vissa sakliga ändringar hava däri vidtagits. Sålunda har uppsägningstiden för befälet bestämts till en månad i stället för sju dagar såsom mera överensstämmande med befälets gängse

anställningsvillkor. Enligt utkastet kunde avtalet uppsägas till upphörande i utländsk hamn endast för det fall, att förhyrning ägt rum utom riket, medan förslaget medgiver dylik uppsägning jämväl i fråga om utländsk sjöman, som är antagen här i riket. Ett kvarstannande i tjänst utöver anställningstiden utan att nytt avtal träffas har likställts med avtal, vari ingen överenskommelse träffats om tiden för tjänsteavtalets bestånd, dock att avtalet må frånträdas i envar lossnings- och lastningshamn. Slutligen har stadgandet i utkastets 21 §, som överflyttats till denna underavdelning, så ändrats, att sjöman äger rätt att under angivna förutsättningar uppsäga avtalet, men icke att utan vidare lämna tjänsten. I samband därmed har skyldigheten för sjöman att i visst fall kvarstanna i tjänst till fartygets ankomst till ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, ansetts kunna utgå, varjämte den föreslagna tjänstetiden av ett år för åtnjutande av uppsägningsrätten har i fråga om segelfartyg utsträckts till ett och ett halvt år.

16 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 17 §.

I flera uttalanden har givits uttryck åt den uppfattningen, att sjöman bör, där så påfordras, vara pliktig att utan hänsyn till det arbete, som skall utföras, kvarstå i tjänsten en viss bestämd tid efter ankomsten till hamn. Sjömans- och eldarunionerna föreslå en tidsbegränsning av högst två dagar men i övrigt ingen ändring. Segelfartygsföreningen anser, att sjöman bör vara skyldig kvarstå i tjänsten fyra dagar eller den längre tid, lossningens avslutande må kräva. Från sjömanshushåll yrkas fastställande av en tidrymd ända upp till sju dagar, under vilken sjöman skulle vara pliktig kvarstå i tjänsten.

Närmast i anslutning till vad socialstyrelsen föreslagit har paragrafen omredigerats så, att sjöman förklarats pliktig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två dagar efter ankomsten.

I anledning av erinran av kommerskollegium och sjömansunionen, att ersättning för sjömans kvarstannande å orten, tills sjöförklaring avgivits, bör bestämmas till hyra och underhåll i stället för, såsom i utkastet upptagits, skälig gottgörelse, har i anslutning till vad som föreslagits i det norska utkastet paragrafen ändrats i överensstämmelse härmed.

17 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 16 §. Någon ändring i sak har däri icke vidtagits.

Om hyran.

Med avseende å förslaget uppställning har den ändring vidtagits, att underavdelningarna »Särskilda bestämmelser om hyrans erläggande och beräkning» samt »Om sjukvård och begravning» ansetts lämpligen böra upptagas före bestämmelserna om tjänsteavtalets hävande och upphörande.

18 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 36 §.

I anslutning till yrkanden från flera håll hava i paragrafen införts bestämmelser därom, att hyran löper till och med avmönstringsdagen, om avmönstring sker, och att vid beräkning av hyra för del av månad månaden skall räknas till trettio dagar.

19 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 37 § och 38 § andra stycket.

På grund av anmärkning, att stadgandet om den kurs, enligt vilken hyra må utbetalas, icke funnits fullt klar, har bestämmelsen härom i redaktionellt avseende jämkats.

Stadgandet i tredje stycket har undergått den ändring, att föreslaget ansvar för statsverket begränsats till att gälla allenast hyresmedel.

20 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 38 § första stycket.

I anslutning till vad som från kommerskollegium och socialstyrelsen ifrågasatts har paragrafen omredigerats i syfte att bereda sjöman rätt att även efter påmönstringen begära betalning av hyran genom dragsedel. Att befälhavaren därvid med hänsyn till nödvändigheten att i förväg underrätta redaren må kunna bestämma den tid, från och med vilken det nya betalningssättet må anlitas, ligger i öppen dag.

Redareföreningen, sjömanshuset i Göteborg och kommerskollegium förmena, att en viss tidrymd bör fastställas, inom vilken redaren icke skall vara pliktig att utbetala dragsedelsbeloppet, detta till undvikande av att dragsedelns belopp utbetalas en eller flera gånger efter det sjömannen lämnat sin tjänst. De anse likaledes, att sjömans rätt att genom dragsedel förfoga över hyran bör begränsas till två tredjedelar av densamma. Slutligen anser kommerskollegium, att den sjömannen medgivna frihet att uppgiva vilken som helst person, till vilken dragsedelsbeloppet må utbetalas, bör inskränkas till att avse allenast sjömannens anhöriga.

Bestämmelser i förevarande avseenden synas kommittén icke vara erforderliga eller

lämpliga. Vad angår den första anmärkningen lär det stå redaren fritt att så ordna, att utbetalning av månadshyran sker på viss i dragsedeln angiven dag någon kortare tid efter det hyran intjänats. Vidkommande begränsningen av rätten till dragsedel till visst maximum av hyran har det icke ansetts förenligt med önskvärdenheten att främja hemsändningen av penningar till de hemmavarande att upptaga en dylik begränsning, så mycket mer som det icke är alldeles ovanligt redan nu, att en mycket stor del av hyran hemsändes genom dragsedel. Att redarens befogade intressen skulle åsidosättas, om någon begränsning ej stadgas, torde icke vara att befara, då ju dragsedelsbeloppet kan nedsättas, i den mån hyran behöver tagas i anspråk för täckande av redarens ersättningskrav mot sjömannen och honom ålagt disciplinstraff. Vad slutligen vidkommer den föreslagna begränsningen ifråga om de personer, till vilka dragsedel må utbetalas, möter det svårigheter att avgränsa begreppet anhöriga, vartill kommer, att dylik begränsning lätt nog kan kringgås och således bliva illusorisk.

21 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 39 §.

I inkomna yttranden har uttalats den uppfattningen, att den i paragrafen upptagna begränsningen av innehållet belopp till högst en halv månads hyra bör utgå eller i allt fall väsentligt utvidgas.

Då det synes kommittén riktigt, att nämnda rätt inskränkes till vad som må anses oundgängligen nödigt, anser sig kommittén icke böra förordna någon ändring härutinnan.

22 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 40 §.

Redareföreningen och kommerskollegium anse, att första punkten av andra stycket kan leda till uppenbart oskäligen resultat och att den därför bör bringas i överensstämmelse med innehållet i sjölagens 94 §.

Enligt vad som inom kommittén framhållits bestämmes hyran vid mönstring för resa åtskilligt högre än gällande månadshyra. Vid sådant förhållande har kommittén ansett sig böra vidtaga den ändring i utkastet, att tillägg till hyran skall utgå i förhållande till den avtalade resehyran endast om resan ändras, men i annat fall enligt den månadshyra, som är gängse å förhyrningsorten för den fart, varom är fråga.

23 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 41 §.

Fartygbefälsföreningen yrkar, att hyra, som skall utgå enligt denna paragraf, bör för styrmans vidkommande utsträckas att omfatta icke blott såsom nu den tid fartyget är till sjöss utan jämväl den tid fartyget ligger i hamn. Maskinbefälsförbundet hemställer, att inskränkningen över huvud taget utgår. Sjömans- och eldareunionerna hava framställt yrkande, att fördelning av hyra enligt denna paragraf bör äga rum jämväl vid sjukdomsfall och således oberoende av om hyran besparas redaren eller icke.

Bestämmelsen i denna paragraf står i nära samband med frågan om besättningens rätt till övertidsersättning. Då förevarande spörsmål nyligen varit föremål för statsmakternas överbäggande vid antagandet av lagen om arbetstiden å svenska fartyg, har kommittén icke ansett sig böra föreslå någon ändring i gällande bestämmelse, såvitt nu är i fråga.

24 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 29 § och 35 § andra stycket.

I anledning av gjorda anmärkningar har i första stycket vidtagits den jämkning, att hyran vid dödsfall skall utgå till och med dödsdagen, varjämte tredje stycket jämkats i syfte att bereda möjlighet, att vid bestämmandet av tiden för fartygets förolyckande hänsyn toges till sådana omständigheter, varav slutsatser kunna dragas rörande tidpunkten för olyckan, exempelvis vid viss tid anträffade vrakspillror.

Redareföreningen och kommerskollegium jämte vissa sjömanshus anse tillräckliga skäl icke föreligga för att i lag ålägga redaren skyldighet att till avliden sjömans dödsbo utgiva en månads tilläggshyra och därigenom skapa en förpliktelse, som saknar motstycke inom annat verksamhetsområde. Jämväl segelfartygsföreningen har vissa betänkligheter mot stadgandet men förklarar sig dock icke vilja motsätta sig detsamma. Sjömansunionen hemställer, att ersättningen sättes till tre månaders hyra, och eldarunionen framhåller önskvärdheten av att även föräldrar, som varit beroende av den avlidnes arbetsförtjänst, erhålla en månads tilläggshyra.

De gjorda uttalandena hava icke ansetts böra föranleda annan ändring i utkastet, än att tilläggshyra föreslagits skola utgå, endast om sjömannen varit i redarens tjänst under de sista sex månaderna före dödsfallet, i vilket fall emellertid sådant tillägg skall utgivas oberoende av huruvida begravningskostnaden åvilar redaren.

25 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 42 §.

I flera av de inkomna yttrandena har ifrågasatts lämpligheten av att bibehålla

stadgandet. Kommerskollegium anser sig emellertid av praktiska skäl och med hänsyn till skäligheten i vissa fall av stadgandets förefintlighet icke böra förorda, att detsamma upphäves.

I anslutning till den av kommerskollegium intagna ståndpunkten har stadgandet bibehållits.

Om sjukvård och begravning.

26 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 30 § och är i sak oförändrad.

27 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 31 §.

Sjömansunionen anser, att läkare bör tillkallas genom konsuls förmedling, så snart sjömannen det begär, och att läkarens namn sedermera bör antecknas i dagboken. Medicinalstyrelsen förmenar, att stadgandet i andra punkten i andra stycket bör ändras därhän, att läkare må få avgiva sitt yttrande, innan befälhavaren beslutar, om förflyttning i land skall ske eller icke. Socialstyrelsen anser, att i första punkten i andra stycket orden »könssjukdom i smittosamt stadium eller av annan» såsom obehövliga böra utgå.

De gjorda erinringarna hava föranlett, att bestämmelsen om befälhavarens plikt att i vissa fall tillkalla läkare så avfattats, att befälhavaren skall sörja för att sjömannen erhåller nödig läkarbehandling, samt att den av socialstyrelsen förordade utslutningen vidtagits. Vad beträffar den av medicinalstyrelsen gjorda erinran synes stadgandet böra tolkas i överensstämmelse med vad medicinalstyrelsen föreslagit; befälhavaren kan ju dock bliva nödsakad att bringa den sjuke i land, ehuru läkare icke finnes tillgänglig.

28 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 32 §.

Segelfartygsföreningen och sjömanshuset i Lidköping anse, att tiden, varunder fri sjukvård må erhållas, bör bestämmas till fyra respektive åtta veckor. Sjömanshuset i Karlstad anser, att tiden bör nedsättas till fyra veckor för vård inom riket. Sjömansunionen finner det icke motiverat, att kortare tid stadgas för vård inom än utom riket, ej heller, att åtskillnad göres mellan svensk och annan sjöman. För övrigt anser unionen, att sjömannen bör erhålla fri sjukvård jämväl utöver de tolv veckorna, även om ej redaren bör bekosta den för längre tid.

I förslaget har härutinnan icke vidtagits annan ändring än att den tid, varunder

fri sjukvård må åtnjutas, skall för det fall, att avmönstring ej ägt rum, i överensstämmelse med gällande rätt räknas från det fartyget gått vidare och icke från det sjömannen lämnat fartyget.

Sjömanshusen i Gävle och Uddevalla samt kommerskollegium anse, att könssjukdom i smittosamt stadium bör jämväl med avseende å sjömans rätt till fri sjukvård — i överensstämmelse med vad som föreslagits i utkastets 19 § (förslagets 32 §) i fråga om hans rätt till viss hyra och fri hemresa — likställas med sjukdom, förvållad genom grovt vållande. Sjömans- och eldarunionerna åter hävda, att bestämmelsen i utkastets 19 §, enligt vilken sjöman betages däri stadgade förmåner i händelse av könssjukdom i smittosamt stadium, icke är förenlig med vår tids uppfattning om dylika sjukdomar. Utkastets 19 § borde således ändras till överensstämmelse med denna paragraf, icke tvärtom. Medicinalstyrelsen och socialstyrelsen hava givit uttryck åt samma uppfattning.

Generalkonsulaten i London och New York hysa betänkligheter beträffande lämpligheten av att könssjukdom i smittosamt stadium skall i sådant fall, då det icke kan med säkerhet fastställas, att sjömannen genom eget grovt vållande ådragit sig sjukdomen, berättiga till fri sjukvård. Generalkonsulatet i New York anser, att det bör tagas under övervägande, huruvida icke det ekonomiska ansvaret vid könssjukdom i smittosamt stadium borde fördelas mellan rederi och sjöman på så sätt, att de ansvara till hälften var, sjömannen dock ej mera än med hälften av hans hyrestillgodohavande vid avmönstringen. Beskickningen i Buenos Aires ifrågasätter, under framhållande av de ej obetydliga kostnader statsverket måste årligen vidkännas för vård av veneriskt sjuka sjömän, huruvida icke befälhavare, som misstänker, att sjöman lider av könssjukdom, borde berättigas innehålla viss del av sjömannens intjänta hyresmedel att överlämnas till konsuln på platsen för bestridande av den sjukes vård. Konsulatet i Lübeck menar åter, att sjöman icke bör ställas sämre än annan i Sverige bosatt person och att vid sådant förhållande med hänsyn till gällande bestämmelser i den så kallade *lex veneris* kostnaden för sjömans sjukvård ej bör bestridas av honom själv.

Frågan om den ställning, lagstiftningen bör intaga till förevarande spörsmål, har varit föremål för ingående överläggningar inom kommittéerna. Vid de förberedande förhandlingarna i detta ämne kom man icke till full enighet. Sålunda föreslogs i det svenska utkastet, att sjöman väl skulle hava rätt till fri vård för könssjukdom i smittosamt stadium, där sjukdomen icke ådragits genom grovt vållande; däremot skulle den föreslagna rätten till viss tilläggshyra och fri hemresa vid avsked på

grund av sjukdom icke under något förhållande utgå vid avsked på grund av köns-sjukdom i smittosamt stadium. De danska och norska utkasten gjorde icke denna åtskillnad och upptogo således icke i förevarande avseende någon särbestämmelse för könssjukdom. Däremot stadgade de uttryckligen, att statsverket skulle övertaga kostnaden för behandlingen i utlandet av inländska sjömän för könssjukdom i smittosamt stadium (i Norge endast för syfilis). Motsvarande stadgande upptogs icke i det svenska utkastet; emellertid framhölls det i motiven, att på grund av de förpliktelser, som staten åtagit sig genom lagen angående åtgärder mot utbredning av köns-sjukdom, redaren i många fall komme att befrias från att bekosta den sjukvård, för vilken han enligt förslaget skall svara.

Vid förnyade överläggningar mellan delegerade för kommittéerna har man i huvudsak enat sig om att reglera förevarande spörsmål i anslutning till de i danska och norska utkasten upptagna bestämmelser. I enlighet härmed har den svenska kommittén dels vidtagit den ändring i utkastets 19 § andra stycke (förslagets 32: 2 §), att orden »eller lider han av könssjukdom i smittosamt stadium» uteslutits, dels i förevarande paragraf gjort det tillägg, att svensk sjömans vård i utlandet för könssjukdom i smittosamt skede skall för tid efter det sjömannens anställning upphört bekostas av statsmedel.

29 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 34 §.

I enlighet med framställt yrkande har i paragrafen införts stadgande om skyldighet för befälhavare att vid sjömans död underrätta hans närmaste anhöriga.

30 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 35 § första stycket och är i huvudsak oförändrad.

31 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 33 §.

I sak har däri icke gjorts annan ändring än att utgift, varom här är fråga, ansetts böra gälla icke blott för sjukvård utan jämväl för begravning.

Om befälhavares rätt att avskeda sjöman.

32 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 19 §.

Maskinbefälsförbundet anser, att i fråga om viss tilläggshyra vid sjukdomsfall

ingen åtskillnad bör göras mellan befälhavare och övriga befattningshavare. Sjömansunionen yrkar, att jämväl sjöman må erhålla tre månaders tilläggshyra. Flera sjömanshus anse, att av likställighetsskäl ersättningen till befälhavaren bör begränsas till en månads hyra. Sjömanshusen i Lidköping och Simrishamn avstyrka varje tilläggshyra vid sjukdomsfall. Socialstyrelsen anser det skäligt, att däck- och maskinbefälet tillerkännes högre ersättning än den för manskapet bestämda; förslagsvis bör ersättningen sättas lika med befälhavarens för förste styrmannen och förste maskinisten samt till två månaders hyra för de övriga.

Efter övervägande av vad sålunda anförts har kommittén vidtagit den ändring, att ersättning vid sjukdomsfall skall utgå med två månaders hyra, om sjömannen tillhör befälet.

I överensstämmelse med vad som föreslagits vid 4 § i fråga om befälhavaren har rätten till fri hemresa begränsats till att gälla endast, då avskedandet ägt rum i utlandet.

I fråga om ersättning vid könssjukdom hänvisas till vad därom anförts vid 28 §.

I förtydligande syfte har i paragrafens sista punkt som förutsättning för sjömans skyldighet att antaga annan tjänst uttryckligen framhållits, att hans hälsotillstånd skall medgiva det. Däremot bör den omständigheten, att han antager annan tjänst, icke förringa hans rätt till tilläggshyra, såsom i vissa utlåtanden ifrågasatts.

33 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 18 §.

På grund av vissa erinringar, särskilt från norsk sida, har stadgandet i punkt 2 omformulerats.

Bestämmelsen i punkt 3 har i redaktionellt avseende undergått viss jämkning samt bragts i närmare överensstämmelse med de danska och norska texterna. Att, såsom av kommerskollegium yrkats, här särskilt nämna överträdelse av förbud att taga ombord lösaktig kvinna, har icke ansetts erforderligt. Fall av antydd beskaffenhet torde kunna hänföras till grov tjänsteförseelse.

Förhörs hållande har stadgats skola så vitt möjligt ske med sjöman, som är ombord.

34 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 20 §.

Maskinbefälsförbundet föreslår sådan ändring, att ersättning till förste maskinisten vid entledigande utan laga skäl skall utgå efter samma grunder som i 3 § stadgas för befälhavare. Sjömansunionen anser, att ersättningen i angivna fall bör

utgå med, jämte övriga förmåner, hyra för tre månader. Åtskilliga sjömanshus franhålla lämpligheten av att i lagen uttryckligen stadgas, att sjöman, som t. ex. är anställd med åtta dagars ömsesidig uppsägningsrätt och avskedas utan uppsägning, skall vara berättigad allenast till hyra med kost och logi för åtta dagar.

Vad av maskinbefälsförbundet franhållits synes i viss mån beaktansvärt. Kommittén har därför beträffande den fixa skadestandsregeln vidtagit den ändring, att tilläggshyran bestämts till två månader för befälets del i stället för en månad.

I överensstämmelse med vad som föreslagits i 3 § för befälhavaren har beträffande den legala skadestandsregeln i övrigt vidtagits den jämkning, att hyra icke skall utgå under resetiden, och att den fria hemresan skall avse den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn äger tillämpning och sjöman avskedas i utlandet, närmaste svenska hamn.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 22 §.

Sjömansunionen anser, att det bör vara varje sjömans rätt att under de i paragrafen angivna omständigheter erhålla entledigande utan att sätta någon annan i sitt ställe.

Redareföreningen och segelfartygsföreningen franhålla vikten av, att i paragrafen uttryckligen sägs, att befälhavaren äger en viss prövningsrätt vid antagande av den, som sättes i den entledigades ställe.

Anmärkningarna hava icke föranlett någon ändring. Vidkommande erinran från redarehåll synes det ligga i sakens natur, att prövningsrätt i förevarande avseende tillkommer befälhavaren. I händelse av tvist skall saken jämlikt 42 § andra stycket i sjömanshusförordningen hänskjutas till mönstringsförrättarens prövning.

I anledning av erinran av kommerskollegium och socialstyrelsen, att uttrycket »ådraga honom synnerlig skada» icke motsvarar, vad som därmed torde åsyftas, har stadgandet i detta avseende omredigerats.

Av nämnda myndigheter förordat tillägg till paragrafen, att erhållet inträde i navigationsskola skulle berättiga sjöman till entledigande, har icke vunnit tillslutning från övriga kommittéer, och stadgande i denna riktning har därför ej upptagits av den svenska kommittén.

36 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 23 §.

Maskinbefälsförbundet hemställer, att svensk sjöman, som på grund av de i paragrafen angivna omständigheter begär entledigande, bör äga rätt att bliva på redarens bekostnad fortskaffad till sin hemort.

Då de omständigheter, som enligt denna paragraf kunna föranleda sjömannen att begära entledigande, icke i någon mån bero av redaren, läser någon ersättningsplikt för denne icke böra ifrågakomma.

Med anledning av erinran av bland annat medicinalstyrelsen har paragrafen i redaktionellt avseende undergått vissa jämkningar.

37 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 24 §.

I flera av de inkomna yttrandena har givits uttryck åt den uppfattningen, att begreppet »väsentligt ändrad» resa vore för svävande.

Ehuru väl ett mera bestämt uttryck hade varit önskvärt, anser kommittén, att det icke föreligger grundad anledning antaga, att det i tillämpningen skall medföra betydande svårigheter att avgöra de tolkningsfrågor, som kunna uppstå.

Sjömanshusen i Gävle och Malmö anmärka, att sjöman visserligen bör äga rätt till entledigande men icke till skadestånd. Kommerskollegium förklarar sig icke hava något att erinra mot storleken av skadeståndet enligt den föreslagna legala regeln, men finner det väcka uppmärksamhet att, medan rätten till fullt skadestånd erkännes, den legala regeln utmäter skadan till mindre belopp än enligt utkastets 20 § (34), ehuru skadan objektivt torde vara lika stor enligt denna paragraf som i fallet enligt 20 §.

Såsom i motiven framhålles, innebär resans förändring ofta ett brytande av hyresavtalet endast i viss mån. De särskilda förhållanden, som råda inom sjöfarten, göra, att dylik ändring ej kan undvikas eller förutses, och jämväl sjömannen bör räkna härmed vid hyresavtalets ingående. Vid sådant förhållande synes redarens skadeståndsskyldighet böra i viss mån begränsas. Stadgande häröf har införts i paragrafen. Beträffande den fixa skadestandsregeln har vidare den ändring vidtagits, att tilläggshyran bestämts till en månad, om sjömannen tillhör befälet, varjämte bestämmelsen om fri hemresa något omformulerats.

38 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 25 § och är i sak oförändrad.

39 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 26 § och har i redaktionellt avseende bragts till närmare överensstämmelse med de danska och norska texterna.

40 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 27 § och är oförändrad.

Om tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande.

41 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 28 §.

Beträffande framkomna erinringar mot stadgandet om avtalets upphörande vid fartygets förolyckande samt om utbytande av bestämmelsen om rätt till »skälig gottgörelse» mot »hyra och underhåll» hänvisas till vad, därom anförts vid 6 §.

Vid den förut omförmälda internationella sjömanskonferensen i Genua sommaren 1920 antogs bland annat förslag till en internationell konvention angående ersättning för arbetslöshet på grund av fartygs förolyckande. Förslaget 2 och 3 §§ stadga, att, då fartyg förolyckats, redaren eller den, med vilken sjömannen slutit avtal om anställning på fartyget, skall vara pliktig att betala envar å fartyget anställd sjöman skadestånd för arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande. Detta skadestånd skall utgå med så mycket, som motsvarar den avtalade hyran för de dagar, varunder sjömannen är verkligt arbetslös; dock må hela det skadestånd, som på grund av denna konvention skall betalas till en sjöman, begränsas till hyra för två månader.

Socialstyrelsen har framhållit att, ehuru frågan om Genuakonventionens ratificering, jämlikt Versaillesfredens bestämmelser, icke behöver underställas de svenska statsmakterna till slutlig prövning förrän våren 1922, bestämmelser i ämnet likväl redan nu borde införas i sjömanslagen. Någon tvekan, att Sverige för sin del komme att ratificera ifrågavarande konvention, torde nämligen icke råda.

Delegerade för de nordiska kommittéerna hava ansett sig böra föreslå till upptagande i lagen Genuakonventionens bestämmelser såväl för befälhavaren som för besättningen. Den svenska kommittén har — om ock på något håll med tvekan — anslutit sig härtill och i enlighet därmed avfattat andra stycket i 41 §.

I överensstämmelse med gällande lag har vidare den jämkning i 41 § företagits, att rätten till fri hemresa skall gälla endast då fartyget förolyckats å utländsk ort.

Kommerskollegium finner för sin del icke tillräckliga skäl vara anförda för införande av förändrade förhållanden i fråga om skyldighet för statsverket att vid fartygs förolyckande gälda kostnaden för sjömans hemförskaffning. I samma riktning hava jämväl andra uttalat sig.

Då kommittén upptog i sitt preliminära förslag skyldighet för redaren att bekosta sjömannens hemresa, skedde detta under förutsättning, att enighet om denna föränd-

ring skulle råda mellan kommittéerna. Den norska kommitténs majoritet har emellertid icke förordat denna förändring. Vid sådant förhållande hava de övriga kommittéerna ansett sig böra frångå den härutinnan tidigare intagna ståndpunkt. I överensstämmelse härmed har tredje stycket avfattats.

Eldarunionen hemställer, att full ersättning må utgå för förlust av effekter vid fartygets förolyckande. Från annat håll yrkas, att stadgandet i denna del må utgå. Kommerskollegium anser, att ersättning bör ifrågakomma endast för personliga effekter samt att vissa normer böra fastställas, enligt vilka visst maximum för ersättning kan utmätas. Rådhusrätten i Stockholm ifrågasätter lämpligheten av att det överlämnas åt administrativ lagstiftning att meddela föreskrift om den ersättning, som i förevarande avseende bör tillkomma befäl och sjömän.

Kommittén finner visserligen, att det varit önskvärt, om det i lagen kunnat fastslås ett visst maximum, utöver vilket ersättning icke i något fall finge utgå och vilket maximum jämväl kunnat utgöra viss norm för bedömandet av ersättningsbeloppet i varje särskilt fall. Icke minst med hänsyn till de numera i hög grad skiftande prisetförhållandena har det emellertid icke ansetts lämpligt att i lag fixera ett sådant maximum.

Redareföreningen anser det vara mera med rätt och billighet överensstämmande, att hyresavtalet automatiskt upphör jämväl uti de i 63 § andra stycket och 91 § första punkten sjölagen omförmälda fall, nämligen krig, blockad, embargo, ut- eller införselbud, ishinder eller skada, som gör fartyget odugligt för resan eller åstadkommer längre tids uppehåll. Segelfartygsföreningen anser det icke rättvist, att redaren i nu nämnda fall ensam får bära all förlust. Sjömanshuset i Västerås förmenar, att ersättningen i angivna fall bör bestämmas i enlighet med utkastets 24 § (37 §). Kommerskollegium finner tillräckliga skäl icke vara anförda för ändring i gällande lags ståndpunkt i frågan; kollegium anser dock med hänsyn till nutida förhållanden tvekan kunna råda, huruvida ej redaren bör drabbas av följderna av ishinder.

Förevarande fråga har varit föremål för ingående överläggningar inom kommittéerna, som därvid ansett sig böra vidhålla den ståndpunkt, vilken i det tidigare utkastet på då anförda skäl erhållit uttryck.

Om utländsk sjömans likställighet med svensk sjöman.

42 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 19 § sista stycket och 28 § andra styc-

ket sista punkten. Stadgandet har ansetts böra givas en mera generell avfattning och har i sammanhang därmed upptagits under en särskild underavdelning.

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

Kommerskollegium och socialstyrelsen framhålla önskvärdheten av att kompletterande och förbättrade anordningar vidtagas i syfte att tillförsäkra tvister rörande tjänsteförhållandet i allmänhet ett tillfredsställande avgörande. Kommerskollegium finner behovet härav vida större än då det gäller prövning av disciplinmål.

Kommittén vitsordar behovet av en bättre ordning för prövning och avgörande av de mångahanda tvister av ekonomisk eller annan natur, som nu åligga mönstringsförrättare. Då emellertid frågan härom står i intimt samband icke blott med sjömanshusens omorganisation utan jämväl med revisionen av vår processordning i allmänhet och speciellt för sjörättsmål, har kommittén på nuvarande ståndpunkt icke ansett sig böra föreslå någon ändring i bestående förhållanden, så vitt avses tvistemålens prövning.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om befälet å fartyg.

44 §.

I anledning av erinran, att andra punkten i paragrafen skulle kunna föranleda missförstånd med avseende å styrmans och maskinists inbördes befälsrätt, och då den i sak är obehövlig, har densamma icke upptagits i förslaget.

45 §.

Socialstyrelsen ifrågasätter, huruvida icke styrman i vissa fall borde äga uppsiktsmyndighet även över maskinpersonalen, nämligen då denna, såsom vid kolning och dylikt, är sysselsatt på däck. Till förebyggande av konflikter mellan styrman och maskinist, ej blott i nu angivna fall utan även eljest, vore det önskvärt, att dessa befälspersoners inbördes ställning bättre klargjordes i lagen.

Kommittén har vid dryftande av spörsmålet om styrmans och maskinists inbördes ställning stannat vid den uppfattning, att frågan härom löses bäst i praxis utan allför mycket normerande regler.

I anledning av framkomna erinringar har i paragrafen upptagits det tillägg, att styrman skall tillse, att vid lastning och lossning föres nödig anteckning över godset.

Då det mot sista stycket i paragrafen anmärkts, att detsamma kan leda till missuppfattning rörande styrmännens inbördes ställning, har stadgandet uteslutits.

46 §.

I anledning av erinran av socialstyrelsen har uttrycket »fatta beslut» utbyts mot »träffa avgörande» såsom i viss mån av större räckvidd.

47 §.

Det har ansetts önskvärt att redan i början av paragrafen framhålla, att maskinisten har ledningen av maskintjänsten.

I överensstämmelse med vad som föreslagits i det norska utkastet har maskinist ålagts att ansvara jämväl för underhållet av maskineriet med tillhörande anläggningar och inrättningar m. m. Att med underhållet här förstås det dagliga underhållet torde klart framgå.

Såsom vid 9 § anmärkts, har i nämnda paragraf upptagits bestämmelse om skyldighet för befälhavaren att vid antagandet av den underordnade maskinpersonalen samråda med förste maskinisten. Vid sådant förhållande har det ansetts onödigt att bland maskinists åligganden särskilt framhålla hans skyldighet att biträda vid anskaffandet av maskinpersonal, i anledning varav stadgandet härom uteslutits.

Stadgandet om avlämnande av kolrekvisitioner och om kontroll å inköpta maskinförnödenheter har i anledning av däremot gjorda anmärkningar utbyts mot bestämmelse om skyldighet att hava tillsyn å förråd av kol och andra maskinförnödenheter samt vid mottagandet kontrollera beskaffenheten och mängden därav.

Redareföreningen och sjömanshuset i Malmö anse, att gällande stadgande, att maskindagboken skall föras av maskinisten »under befälhavarens tillsyn», bör bibehållas oförändrat. Sjömanshusen i Halmstad och Hälsingborg anse, att det i varje fall bör i paragrafen betonas, att befälhavaren skall tillse, att maskindagboken föres i överensstämmelse med gällande bestämmelser.

Att befälhavaren fortfarande skall hava tillsyn över att maskindagboken föres och att den föres i behörig ordning är uppenbart. Stadgandet om befälhavarens skyldighet härutinnan torde emellertid hava sin plats i sjölagen, vars 36 § innehåller föreskrift i sådant hänseende. Någon bestämmelse därutöver synes icke erforderlig.

Stadgandet i sista stycket om maskinists rätt att göra viss anteckning i maskindagboken har såsom självklart utelämnats.

48 §.

Fartygsbefälsföreningen, kommerskollegium och socialstyrelsen anse, att andra punkten i första stycket såsom obehövlig bör utgå.

Då mot bestämmelsen icke anförts några sakliga anmärkningar och vad däri innehålles icke lär otvetydigt följa av förste maskinistens allmänna ställning, har stadgandet ansetts böra bibehållas.

I anledning av anmärkning hava i andra stycket orden »i fall, för vilka förste maskinisten icke meddelat föreskrift» tillagts, varjämte orden »fatta beslut» i överensstämmelse med vad som föreslagits i 46 § utbytt mot »träffa avgörande».

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 §.

Maskinbefälsförbundet hemställer, att bestämmelsen, att befälhavaren skall behandla besättningen som en god husfader, utgår såsom antikverad och föga överensstämmande med nu rådande förhållanden.

Socialstyrelsen anser, att ordet förman på första stället i andra stycket bör utbytas mot överordnad.

I anledning härav hava vissa formella jämkningar vidtagits.

50 §.

På grund av anmärkning och i överensstämmelse med de danska och norska förslagen hava orden »ombord och i land» uteslutits.

Socialstyrelsen finner det betänkligt, att den avvikelse från hittills allmänt gällande rättsregler, som stadgandet om befogenhet för domstol att i visst fall nedsätta skadeståndet innebär, vidtages i en speciallag och utan vidare utredning. Rådhusrätten i Stockholm anser likaledes, att den föreslagna inskränkningen bör i detta sammanhang utgå. Därjämte ifrågasätter rådhusrätten, huruvida icke — därest bestämmelsen i fråga anses skola inflyta i sjömanslagen — fastställandet av skadeståndsbeloppet, vars storlek torde komma att åtminstone delvis bestämmas efter subjektiva grunder, lämpligen borde anförtros åt skiljemän.

Väl är det sant, att det betraktelsesätt, som ligger till grund för ifrågavarande stadgande, förer vida utöver sjölagstiftningens område. De särskilda förhållandena inom sjöfarten synas dock göra det skäligt att på detta speciella område bereda utrymme åt den rättsregel, som med de nämnda anmärkningarna åsyftas. Kommittén har icke funnit anledning att härutinnan ändra sin ståndpunkt.

Om tillträde av och utevaro från tjänsten samt om medtagande av gods.

I denna underavdelning hava jämväl upptagits stadgandena i utkastets 61—63 §§, i sammanhang varmed rubriken något ändrats.

51 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 51 och 52 §§ och är i sak oförändrad.

Sjömans- och eldarunionerna yrka, att stadgande införes om redares skyldighet att bekosta transport av besättningen till och från land i det fall, då fartyget ej ligger vid kaj.

Förevarande spörsmål har tidigare varit föremål för överläggningar inom kommittéerna. Av befälhavarens allmänna skyldighet att behandla de underordnade med välvilja torde följa, att befälhavaren icke bör neka besättningen att för färd till land använda fartyget tillhöriga båtar, där sådant kan ske utan olägenhet. Däremot synes det icke lämpligen böra stadgas, att sådan skyldighet skall under alla förhållanden föreligga.

52 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 61 §.

I åtskilliga utlåtanden göres gällande, att befälhavares befogenhet att hämta sjöman icke bör inskränkas i den utsträckning, som föreslagits, utan fastmer bör bibehållas utan varje begränsning. Särskilt från beskicknings- och konsulära myndigheter betonas, att varje inskränkning å utrikes ort i befälhavarens befogenhet härutinnan så till vida måste stå i strid med det allmännas intresse, som sjöman, vilken efterlämnas å främmande ort, synnerligen ofta blir nödsakad att anlita hjälp av vederbörande konsul, varefter denne i de flesta fall får ombesörja hans hemförskaftning. Generalkonsulatet i Newyork håller emellertid före, att ett bibehållande av ifrågavarande bestämmelse i det skick, vari den förekommer enligt gällande lag, ej bör ifrågakomma, men anser å andra sidan, att det utgör ett samhällsintresse, att befälhavare inrymmes obegränsad rätt att med polismyndighets hjälp inställa omyndig sjöman ombord. Eldarunionen och stewartsföreningen anse det oriktigt, att sjöman skall medelst anlitande av polismyndighet kunna tvingas återgå till sin arbetsplats.

Delegerade för kommittéerna hava haft förevarande fråga under förnyat övervägande, och man har enat sig om att på så sätt uttrycka den föreslagna begränsningen, att befogenhet för befälhavaren att låta hämta sjöman skall föreligga, så snart fartyget eljest icke har tillräcklig besättning. I enlighet härmed har den svenska kommittén avfattat ifrågavarande stadgande. Vidare har bestämmelsen, att kostna-

den för hämningsåtgärden må avdragas å sjömannens hyra, icke upptagits i förslaget. Det har dels framhållits, att kostnaden i regel är ingen eller i varje fall försvinnande liten, och dels uppgivits, att bestämmelsen vid något tillfälle givit anledning till missbruk från befälhavarens sida. Stadgandets borttagande utesluter givetvis icke, att frågan om ersättandet av eventuell kostnad löses enligt allmänna skadeståndsregler.

53 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 62 §.

Från flera håll (redareföreningen, segelfartygsföreningen, åtskilliga sjömanshus och generalkonsulatet i London) göres gällande, att vid rymning sjömans innestående hyra och kvarlämnade tillhörigheter böra vara förbrukta.

Anmärkningarna hava icke föranlett någon ändring. Rymningsbrottet har icke ansetts vara av beskaffenhet att böra medföra dylik påföljd. Däremot har med avseende å redovisningen den ändring vidtagits, att redovisning till kommerskollegium skall ske först sedan det visat sig, huruvida rymmaren kommer att kräva tillbaka eventuellt överskott eller ej.

54 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 53 och 63 §§.

På grund av gjord erinran av socialstyrelsen och i överensstämmelse med vad som anförts vid 8 § har prövningen av ersättningens storlek, om skada vållats, bestämts skola i vanlig ordning fastställas av domstol i stället för såsom tidigare föreslagits av skiljemän. Vidare har sista meningen i utkastets 63 § såsom överflödigt icke upptagits i förslaget, varjämte viss omformulering skett.

Om skeppsarbetet, kosthållet och hälsovårdsförhållandena.

55 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 54 § första stycket och 55 §.

Redareföreningen anser, att föreskriften i 54 § första punkten, att tillfälle till nödig sömn och vila så vitt möjligt skall beredas envar, bör utgå.

Då från norsk och jämväl dansk sida nyssnämnda bestämmelse ävensom stadgandet om främjandet av besättningens utbildning ansetts icke erforderliga och bestämmelsernas bibehållande torde sakna större praktisk betydelse, hava de nu ej upptagits i förslaget.

Socialstyrelsen ifrågasätter, om ej tillsynen å nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa borde åläggas befälhavaren.

Enligt 26 § sjölagen åligger det befälhavaren att hava tillsyn i förevarande avseende; kommittén har emellertid velat uttryckligen framhålla, att jämväl den, som har närmaste ledningen av arbetet, åligger ett visst ansvar i förevarande avseende.

56 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 54 § andra stycket och 56 §.

Kommerskollegium finner icke tillrådligt att utan vidare upphäva de i 96 § sjölagen inrymda bestämmelser om övertidsersättning.

Under förarbetena till gällande lag om arbetstid å svenska fartyg förutsattes visserligen, att 96 § skulle fortfarande förbli gällande för de fartyg, varå förstnämnda lag icke ägde tillämpning. Ehuru väl arbetstidslagen icke äger tillämpning å bl. a. segelfartyg med bruttodräktighet ej överstigande 100 ton och andra fartyg med netto-dräktighet ej överstigande 20 ton, har ifrågavarande bestämmelse dock synts kommittén så föga överensstämmande med även å nämnda fartyg rådande förhållanden, att den — jämväl med hänsyn till önskvärdheten att erhålla med de övriga länderna likalydande texter — ansetts kunna utgå.

I bestämmelsen om skyldighet för befälet att bereda besättningen tillfälle till bön och gudstjänst har, i anslutning till vad de danska och norska kommittéerna föreslagit, företagits viss jämkning.

57 §.

Då det påpekats, att beteckningen spisordning möjligen i samband med revision av bestämmelserna rörande mathållningen ombord kommer att avskaffas, har jämkning i redaktionen vidtagits.

I överensstämmelse med vad anförts vid 8 § har bestämmelsen om skiljemäns prövning av viss ersättningsfråga icke upptagits i förslaget.

Det norska förslaget upptager icke bestämmelserna i de tre sista styckena.

58 §.

Socialstyrelsen anser paragrafen överflödig.

Kommittén har funnit densamma böra för fullständighetens skull medtagas, så mycket mer som det synts angeläget att inskräpa befälhavarens plikt att vaka särskilt över renligheten ombord.

Om rätt att påkalla syn å fartyget.

59 §.

Socialstyrelsen anser med hänsyn till den ställning, förste styrmannen intager

å ett fartyg, det vara skäligt, att honom tillerkännes enahanda befogenhet, som förste maskinist ifråga om påkallande av syn.

Då erfarenheten icke bestyrkt något behov av en utvidgning i föreslagen riktning, utan paragrafen tvärtom efter fartygsinspektionens tillkomst torde få allt mindre användning, har det icke synts lämpligt att utsträcka paragrafens tillämplighetsområde.

I anledning av gjorda erinringar har det åt befälhavaren i första styckets sista punkt lämnade bemyndigande att själv tillkalla synemän utbytt mot föreskrift, att befälhavaren i angivna fall skall hos vederbörande myndighet på platsen begära förordnande för besiktningsmän att förrätta syn.

I överensstämmelse med vad som föreslagits i de danska och norska utkasterna har det ansetts lämpligt att, särskilt sedan ansvarspåföljden i 90 § i viss mån jämkats, uttryckligen betona sjömannens skadeståndsskyldighet, därest skälig anledning till klagan saknats.

Om tvångsmedel.

60 §.

För tydlighetens skull har i anledning av framkomna erinringar den myndighet, som enligt förevarande paragraf tillkommer befälhavaren, uttryckligen tillagts jämväl den, som vid befälhavarens frånvaro eller förfall i hans ställe förer befälet.

61 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 64 § och är oförändrad.

4 KAP.

Om disciplinstraff.

62 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 65 §.

Maskinbefälsförbundet ger uttryck åt den uppfattningen, att den disciplinära bestraffningsrätten ombord bör utgå ur lagstiftningen; i allt fall bör den dömande myndigheten icke utövas av befälhavaren ensam utan av befälhavaren jämte två gode män. Eldarunionen anser, att den disciplinära bestraffningsrätten bör anföras åt den i utkastets 70 § omförmälda disciplinnämnden. Socialstyrelsen ifrågasätter, huruvida befälhavarens bestraffningsrätt med den synnerligen kraftiga beskärning, som företagits med avseende å straffsatsen, kan påräkna avsevärd effektivitet.

Kommittén, som i motiven närmare utvecklat skälen för den disciplinära bestraffningsrättens bibehållande i befälhavarens hand, finner vad däremot anförts icke förringa värdet av nämnda skäl.

Från flera håll (segelfartygsföreningen, kommerskollegium, socialstyrelsen, rådhusrätten i Stockholm, flera sjömanshus m. fl.) har ifrågasatts lämpligheten av den av kommittén föreslagna inskränkningen av befälhavarens bestraffningsrätt till att gälla allenast å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs.

Även i denna fråga finner kommittén de i motiven anförda skälen för berörda inskränkning avgörande. På grund av erinran, att den föreslagna begränsningen icke berör fart genom Kielkanalen, har emellertid stadgandet fullständigats genom tillägg av orden »eller bortom Cuxhaven».

Vad straffmaximum angår har likaledes i flera av de inkomna utlåtandena ifrågasatts en höjning av det föreslagna maximum ävensom bibehållandet av gällande lags bestämmelser om straffskärpning i visst fall. Ej heller i förevarande avseende har någon ändring i förslaget ansetts böra vidtagas.

63 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 66 § tredje stycket. Det har ansetts tillfyllest att låta däri angivna tider hänföra sig enbart till bestraffningens åläggande och icke såsom i utkastet föreslagits jämväl till förhörets hållande.

64 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 66 §. Stadgandet har något förenklats men är i huvudsak oförändrat till sitt innehåll.

65 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 67 §. Sista meningen i sistnämnda paragraf har uteslutits. Andra stycket är nytt och har tillkommit i syfte att bereda sjömannen tillfälle att redan på ett tidigt stadium få avgjort, huruvida han för en begången förseelse kan av befälhavaren ställas under ytterligare ansvar.

66 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 68 §, som förenklats.

67 och 68 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 70 och 71 §§.

I en mängd utlåtanden hava starka betänkligheter anförts mot införandet av en

disciplinnämnd på sätt i utkastets 70 § föreslagits. Först och främst ifrågasättes, huruvida i verkligheten något behov finnes av en sådan nämnd och i allt fall huruvida icke syftet med densamma skulle kunna vinnas på ett enklare och bättre sätt. Sålunda anses den föreslagna anordningen vara en alltför tungrodd och vidlyftig apparat, därest befälhavarens disciplinära bestraffningsrätt inskränkes på sätt i utkastet skett. Särskilt i de fall, då avmönstring äger rum i hamn, där disciplinnämnd icke finnes, skulle överflyttningen av prövningen från mönstringsförrättaren till nämnden orsaka en onödig och besvärande omgång. Ofta torde man icke hinna få nämnden samlad, innan fartyget måste avgå, och det vore att befara, att befälhavare, som ålagt bestraffning, hellre avstode från straffets utkrävande än utsatte sig för risken av tidsutdräkt m. m. Men även om prövning komme till stånd, erbjöde den föreslagna sammansättningen ringa garanti för ett bättre avgörande än nu är fallet. Slutligen torde det möta nära nog oöverstigliga svårigheter att finna lämpliga personer, vilka vore villiga att åtaga sig uppdraget, vartill komme, att kostnaderna för en dylik nämnd ej bleve ringa.

På grund av de anmärkningar, som från skilda håll anförts mot förslaget om inrättandet av en disciplinnämnd, har kommittén icke upptagit bestämmelser härom i det nya förslaget. Då emellertid behovet av en mera betryggande och snabb ordning för prövning av disciplinmålen än gällande lag och processordning erbjuda med styrka framhållits särskilt från sjömanshåll och detta behov icke lärers kunna förnekas, har kommittén sökt finna en annan utväg för denna frågas lösning. De av kommittén i detta hänseende föreslagna bestämmelserna innebära:

1. Sjöman, som är missnöjd med befälhavares beslut, varigenom sjömannen ålagts bestraffning, äger antingen

a. begära mönstringsförrättares prövning av beslutet vid avmönstringen eller dess förrinnan vid fartygets ankomst till första hamn, där mönstringsförrättare finnes, och där fartyget väntas ligga minst två dagar; eller ock

b. vid domstol här i riket utföra sin talan inom ett år efter avmönstringen, eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det han lämnat tjänsten.

2. Är befälhavare eller sjöman missnöjd med beslut, som mönstringsförrättare meddelat enligt 1 a), äger han antingen

a. anmäla beslutet för prövning av ordföranden i stadens rådhusrätt (eller ledamot av rådhusrätten) eller, om beslutet meddelats av mönstringsförrättare utom riket eller här i riket å ort, där rådhusrätt ej finnes, av ordföranden i rådhusrätten i för-

sta svenska stad' med rådhusrätt, som fartyget anlöper och där det väntas ligga minst två dagar; och må domarens beslut ej överklagas; eller ock

b. vid domstol här i riket utföra sin talan inom tid, som under 1 b) sägs

69 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 69 och 72 §§.

I anledning av erinran, att redovisning av sjöman på grund av disciplinstraff frångångna hyresmedel bör i första hand alltid ske till mönstringsförrättaren, har den ändring vidtagits, att redovisning skall, där ej avmönstring sker, avgivas till ombudsmannen vid sjömanshuset i första stad, som fartyget anlöper.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra besättningen.

70 §.

Denna paragraf är ny i förslaget. Om denna hänvisas till vad som anförts vid 9 §.

71 och 72 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 73—75 §§. Bestämmelserna äro i huvudsak oförändrade.

6 KAP.

Om besättningsbok.

73—77 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 76—80 §§.

I likhet med vad som föreslagits i 62 § hava i 73 § tillagts orden »eller bortom Cuxhaven».

På grund av erinran att det i utkastets 77 § (74) föreslagna förtecknandet i besättningsboken av envar ombord anställd icke vore av nöden, då sjömansrullen innehölle fullständiga upplysningar i nämnda hänseende, har bestämmelsen härom icke upptagits i förslaget. Beträffande utkastets punkt 9 har vad däri stadgas om disciplinförseelse m. m. ansetts kunna utgå, då skyldighet att i besättningsboken göra anteckning härom lämnats i förslagets 64 och 69 §§.

7 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

78 och 79 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 84 § och 85 § första stycket.

Såsom redan anförts vid 9 § har bestämmelsen i utkastets 84 § om ansvar för befälhavare, som anställer sjöman för tid, under vilken denne veterligen är förbunden att tjäna å annat fartyg, icke upptagits i förslaget. Vidare har befälhavares åsidosättande av föreskrift med avseende å sjukvård och kosthållet icke ansetts böra medföra strängare straffansvar än böter. Stadgande härom har upptagits i förslagets 79 §, medan motsvarande bestämmelser i utkastets 81 § utgått. Slutligen har redarens ansvar i någon mån utsträckts.

80 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 81 §.

Ansvar för överträdelse av utkastets bestämmelser i 61—63 §§ har i anslutning till gällande rätt icke stadgats i förslaget. I övrigt har straffsatsen något jämkats.

81 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 82 §.

Straffet har nedsatts, varjämte straffansvar upptagits jämväl för redaren.

82 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 83 § och är till sitt innehåll oförändrad.

83 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 86 § och är oförändrad.

84 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 88 § och är oförändrad.

Redareföreningen och kommerskollegium anse, att anledning saknas att för rymning under försvärande omständigheter utesluta straffarbete ur straffskalan. Rådhusrätten i Stockholm förmenar, att rymningsbrottet i ansvarshänseende icke bör jämföras med ordningsförseelse, utan bör antingen straffminimum sättas tämligen högt eller ock urbota straff ingå i straffsatsen. Sjömansunionen yrkar borttagande av varje straff för rymning. Eldarunionen anser, att straff icke bör ifrågakomma för rymning enligt första stycket. Slutligen har kommerskollegium m. fl. icke övertygats om lämpligheten att ur lagstiftningen utesluta stadgandet i sjölagens 300 §.

Kommittén har funnit de gjorda erinringarna icke böra föranleda ändring i det ursprungliga förslaget.

I detta sammanhang må anmärkas, att utkastets 87 § icke upptagits i förslaget. Dels torde stadgandet sakna större praktisk betydelse, dels torde det icke vara riktigt att utan vidare belägga förhyrning till två med straff. Så t. ex. bör en rymd sjöman, som förhyr sig efter det fartyget gått vidare, icke kunna straffas därför.

85 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 89 § och är oförändrad.

86 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 90 §.

Sjölagens 303 §, som icke upptagits i utkastet, har på grund av erinran av kommerskollegium åter införts. Därvid har dock straffskalan nedsatts.

Här må anmärkas, att denna och följande paragrafer givetvis böra äga tillämpning å envar ombord anställd. Häråt har givits uttryck genom utbyttandet av ordet »sjöman» mot »någon å fartyget anställd».

87 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 91 § och är, fränsett utbytet av ordet »sjöfolk» mot »ombord anställda», oförändrad.

88 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 93 § och är, fränsett utbytet av ordet sjöman, oförändrad.

89 §.

På grund av erinran av kommerskollegium har här införts sjölagens 307 §, som icke upptagits i utkastet.

90 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 92 §.

Straffansvar har ansetts erforderligt endast i det fall, att sjöman föranlett syn mot bättre vetande. I övrigt har straffsatsen jämkats.

91—94 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 94—97 §§ och äro i sak oförändrade.

8 KAP.

Om laga domstol och rättegång.

95—98 §§.

Dessa paragrafer motsvaras i utkastet av 98—101 §§ och äro oförändrade.

Utkastets 102 § om skiljemän har i överensstämmelse med vad anförts vid 8 § icke upptagits.

99 §.

Denna paragraf motsvaras i utkastet av 103 §.

Den i utkastets 85 § andra stycke innehållna ansvarsbestämmelse har upptagits här.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Utkastets bestämmelser äro i huvudsak oförändrade. Dock har sjölagens 289 § ansetts kunna utgå. Härigenom bortfaller visserligen nuvarande straffansvar för befälhavare, som missbrukar sin rätt att taga i förvar passagerare, som begått brott. Något behov av en särskild ansvarsbestämmelse i sjölagen härför torde emellertid icke föreligga. I anledning av uteslutandet av 289 § har viss jämkning vidtagits i sjölagens 296 §.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd torsdagen den 16 juni 1921.

Närvarande:

Justitierådet BERGLÖF, regeringsrådet ERNBERG, justitieråden MOLIN, APPELBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 4 mars 1921, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över de med sjölagskommitténs betänkande av den 5 februari 1921 framlagda förslag till *sjömanslag* och till *lag om ändring i vissa delar av sjölagen*.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn John Alsén.

I anledning av förslagen avgåvos följande yttranden av lagrådet och dess särskilda ledamöter.

Lagrådet:

I det föreliggande förslaget till sjömanslag, vars bestämmelser till övervägande del äro hämtade från gällande sjölag, avses att till särskild behandling upptaga vissa sociala delar av sjölagstiftningen. I betraktande av den utveckling, den sociala lagstiftningen å andra områden hos oss ernått, måste det anses foljdriktigt och påkallat, att samma lagstiftning jämväl å förevarande område gjorts till föremål för en mera ingående behandling. Härmed är dock intet sagt i fråga om sättet för en sådan lagstiftnings systematiska anordnande. Ramen för vår nu gällande sjölag, vilken ju innefattar det huvudsakliga av de för sjöfartsnäringen gällande rättsreglerna av civillags natur, är tillräckligt vid för att inrymma jämväl en utbyggnad av ifrågavarande slag. Man måste då redan på förhand ställa sig tveksam inför den nu föreslagna klyvningen av sjölagen. Och

en sådan tvekan ökas givetvis i samma mån som det befinnes, att klyvningen i själva verket ej kan försiggå utan att medföra olägenheter från systematisk synpunkt. Sådana inställa sig ock tvivelsutan. De göra sig dock ej gällande med samma styrka över hela det område, varå den nya lagen är avsedd att gripa in. Sjölagens bestämmelser rörande besättningsens hyresavtal och därav härflytande rättigheter och skyldigheter äro sålunda avgränsade i ett särskilt kapitel, det fjärde, vars utbrytning, på samma gång den synes sakligt bäst motiverad, i ovan angivna hänseende är minst ägnad att väcka betänkligheter. I högre grad möta däremot dylika, då fråga blir om de rättsregler, som hava avseende å befälhavaren. Svårigheterna härutinnan hava givetvis sin grund däri, att befälhavarens tjänsteställning icke är på samma sätt begränsad som besättningsens utan sträcker sig jämväl över helt andra områden, särskilt det merkantila med därinom fallande rättsförhållanden till redare och lastägare. Av inledningen till kommitténs motiv framgår, att kommittén icke förbisett det mindre tillfredsställande däri, att stadgandena angående befälhavaren sålunda bliva att söka i båda lagarna. Avgränsningen dem emellan stöter även i övrigt på vissa svårigheter.

Trots de olägenheter, som nödvändigt torde bliva förknippade med den föreslagna anordningen och som särskilt skulle komma att framträda under tiden tills revisionen av sjölagen hinner genomföras, anser sig lagrådet ej böra motsätta sig den föreslagna utbrytningen. De skäl, huvudsakligen av praktisk art, som tala för nämnda utbrytning, synas böra tilläggas avgörande betydelse. Framhållas må emellertid, att frågan om lämpligheten att, såsom skett, i särskild sjömanslag upptaga däri behandlade ämnen icke bör betraktas såsom definitivt avgjord, utan att vid den fortsatta revisionen av sjölagstiftningen bör tagas under förnyat övervägande, huruvida icke möjligen de i sjömanslagen upptagna bestämmelserna böra vid den slutliga redaktionen av sjölagen inarbetas i denna.

Vad angår förslagets sakliga innehåll är oförtydligt, att detsamma fått en stark prägel av de säregna förhållanden, som tills nyligen rått å sjöfartsområdet, yttrande sig å ena sidan i en enastående högkonjunktur för rederinäringen och å andra sidan i en dittills oanad ökning av de personliga riskerna i sjömansyrkets utövning. Uppenbart är, att denna omständighet ingalunda varit till fördel, då det gällt att, såsom här, söka rättvist avväga rättigheter och skyldigheter, vilka skola genom lagstiftningen regleras för längre tid och sålunda även för förhållanden, som vitt skilja sig från de nyssnämnda. I vissa punkter har med hänsyn härtill lagrådet ansett sig böra tillstyrka modifikationer i förslaget.

Förslaget till sjömanslag.

1 §.

Regeringsrådet *Ernberg* och justitierådet *Molin*:

Det måste betraktas såsom synnerligen oegentligt att lägga den ene av två avtalande parter att sörja för att avtalet erhåller en viss form. Han kan icke fullgöra detta åläggande utan medverkan av den andre kontrahenten. Då det icke är avsett att göra den skriftliga formen obligatorisk, synes man kunna inskränka sig till ett efter mönster av 109 § sjölagen avfattat stadgande därom, att avtal om befälhavarens anställning och villkoren därför skall, därest befälhavaren eller redaren det äskar, avfattas skriftligen.

2 §.

Lagrådet:

I motiven till 2 § i kommitténs första förslag yttrar kommittén, att det lär ligga i naturen av befälhavarens tjänsteställning, att han icke äger lämna fartyget under omständigheter, som sätta i fara de redarens och lastägarnas intressen, vilka han lagligen är pliktig att tillvarata. Kommittén menar, att befälhavaren, sedan fartyget efter uppsägningstidens utgång ankommit till lossnings- eller lastningshamn, är skyldig att under någon tid kvarstå i tjänsten, om detta är nödvändigt för tillvaratagande av berörda intressen. Dylik skyldighet torde dock näppe- ligen kunna utan positivt stadgande anses åligga befälhavaren. Uttryckligt åläggande i det av kommittén angivna syftet synes därför vara erforderligt. Avfattandet av en föreskrift härom möter dock säkerligen vissa svårigheter. Frågan synes knappast kunna tillfredsställande lösas på annat sätt än att skyldighet stadgas för befälhavaren att, där det för tillvaratagande av redarens eller lastäga- res rätt är nödigt, kvarstanna i tjänsten till dess ny befälhavare varder utsedd och tillträder befattningen, dock högst vissa dagar efter fartygets ankomst till hamnen.

3 §.

Lagrådet:

Vid denna paragraf har kommittén påpekat, att i förslaget icke upptagits bestämmelsen i sjölagens 61 §, att befälhavare, som själv är delägare i fartyget till mer än hälften, må av domstol på medredares käromål skiljas från befattningen, om giltiga skäl därtill äro. Den motivering, som kommittén anfört till stöd härför, kan ej anses riktig. Det förhåller sig visserligen så, att sådan delägare, om han tillika är huvudredare, kan på grund av stadgandet i 14 § sjölagen av domstol skiljas

från denna befattning. Men om han är formellt behörig att föra fartyget, lär den nye huvudredare, som utses, icke mot stadgandet i 24 § sjölagen kunna avskeda honom från befattningen såsom befälhavare. Påpekas må också, att ifrågavarande delägare kan med stöd av stadgandet i 11 § andra stycket sjölagen vid rederisammanträde, som i 12 § samma lag sägs, åstadkomma beslut, att huvudredaren icke skall äga befogenhet att antaga och avskeda befälhavare. Han kan jämväl till huvudredare utse annan person än sig själv, t. ex. någon hos honom anställd, i vilket fall förutsättningen för tillämpning av 14 § bortfaller.

Med hänsyn härtill hemställes, att ifrågavarande bestämmelse, som vid den fortsatta revisionen av sjölagen måhända lämpligen kan, liksom också 24 § samma lag, överflyttas till rederikapitlet, tills vidare måtte få kvarstå i 61 §.

4 §.

Justitieraden *Berglöf* och *Molin*:

Stadgandena i denna paragraf om rätt för befälhavare, som avskedas på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, att åtnjuta viss tids tilläggshyra jämte fri hemresa med underhåll böra jämföras dels med vad i 32 § stadgas om rätt för befälhavare att avskeda sjöman på grund av sådan sjukdom eller skada, som sägs i första stycket av sistnämnda paragraf, och om sålunda avskedad sjömans rätt till viss tids tilläggshyra tillika med fri hemresa och underhåll, dels ock med föreskrifterna i 28 § beträffande den rätt till vård på redarens bekostnad, som tillkommer sjöman, vilken avskedas på grund av sjukdom eller skada. Sistberörda föreskrifter äro jämlikt 7 § gällande även i fråga om befälhavare. Av denna jämförelse torde framgå, att i såväl 4 som 28 och 32 §§ med *avskedande* åsyftas — såsom uttrycket ock språkligt innebär — endast det fall, då befälhavaren eller sjömannen av redaren resp. befälhavaren under återopande av sjukdom eller skada skiljes från tjänsten, innan avtalet upphör, vare sig upphörandet sker på grund av att överenskommen tid eller resa går till ända eller i följd därav att uppsägning från endera sidan skett och den stadgade uppsägningstiden utlupit samt fartyget därefter kommit till sådan hamn, som i varje särskilt fall fordras. Berörda stadganden bliva således icke tillämpliga för den händelse att den sjuke eller skadade får stå kvar i tjänsten till dess avtalet upphör enligt bestämmelse däri eller enligt de i 2 § beträffande befälhavare och i 12—15 §§ beträffande sjöman givna regler; och om upphörandet berott på uppsägning, är det utan betydelse, huruvida han var sjuk eller skadad redan då uppsägningen skedde. Att

innehörden av dessa stadganden är den nu angivna framgick, vad sjöman beträffar, tydligare av uppställningen och avfattningen i kommitténs första förslag, som i 32 § använde ordet avskeda såsom synonymt med det i 19 § begagnade uttrycket *lämna hyresavtalet* — ett uttryck, som givetvis icke kan lämpas till det fall, att befälhavaren låter sjömannen lämna tjänsten sedan avtalet upphört att gälla.

Av vad sålunda anförts torde framgå, att redaren resp. befälhavaren i de fall, då viss uppsägningstid gäller, kan välja mellan att antingen avskeda den sjuke eller skadade och bereda honom ovan berörda förmåner eller ock uppsäga avtalet samt på lämpligt sätt föra den sjuke eller skadade till hamn, där avtalet efter uppsägningstidens utgång upphör att gälla. Väljer redaren eller befälhavaren den senare utvägen, torde han få anses hava fullgjort sina förpliktelser enligt avtalet och efter dess upphörande vara fri från vidare skyldigheter gent emot den sjuke eller skadade. Enahanda synpunkter kunna göras gällande vid avtal för viss tid eller resa.

Om denna uppfattning är riktig, torde det saknas anledning att, på sätt i det norska förslaget skett, för den händelse verkligt avskedande äger rum, inskränka rätten till tilläggshyra till den tid, under vilken den avskedade varit på grund av sjukdomen oförmögen till arbete.

Justitierådet *Appelberg*:

Lika med justitieråden Berglöf och Molin anser jag bestämmelserna i 4, 28 och 32 §§ icke kunna tolkas annorlunda än på sätt av dem angivits. Vad särskilt beträffar sjömän, anställda i inrikes fart eller fart på våra grannländer och med den vanliga uppsägningstiden av 8 dagar, innebära 28 och 32 §§, så tolkade, att bestämmelserna där om rätt till vård och hyra under angivna tider efter entledigandet kunna antagas endast sällan komma till användning, då det så gott som alltid måste bli för redarna fördelaktigare att låta avtalstiden utlöpa än att begagna sig av sin rätt att på grund av sjukdomen i förtid avskeda sjömannen.

Den reglering av redarens skyldigheter mot sjuk eller skadad sjöman, som förslaget sålunda måste anses innehålla, är föga tillfredsställande, särskilt för det fall att sjömannen ådragit sig sjukdomen eller skadan i och för tjänsten, och torde näppeligen heller vara avsedd. Gällande sjölag måste ock, av motiven att döma, anses stå på den ståndpunkt, att redaren är skyldig lämna vård åt sjuk sjöman efter det han avgått från tjänsten, även om sjömannen skilts från densamma först då tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända. Det torde vara svårt att lämpligen ordna dessa frågor på annat sätt än att sjöman, som

är sjuk vid avgången från sin tjänst, vare sig avgången beror av att han i förtid avskedats i följd av sjukdomen eller att befälhavaren vid anställningstidens utgång skiljer honom från tjänsten, berättigas erhålla vård och måhända även hyra under de i 28 och 32 §§ angivna tider. Dock synes i så fall för rätt till hyra böra uppställas den förutsättning, att sjömannen varit i redarens tjänst viss minimitid. Ifrågasättas kan även, huruvida icke, därest sjömannen sålunda berättigas till hyra efter avgången från tjänsten, hyran bör, på sätt det norska förslaget innehåller, inskränkas att utgå endast för den tid vederbörande är arbetsoduglig.

Vad nu sagts om sjöman gäller även om befälhavare, om än, på grund av den olikhet i anställningsvillkoren som regelmässigt råder, frågan, såvitt honom angår, är av mindre vikt.

Regeringsrådet Ernberg:

I fråga om tolkningen av ifrågavarande lagrum — 4, 28 och 32 §§ i förslaget — är jag ense med lagrådets övriga ledamöter. Beträffande frågan huru sjömannens rättigheter böra regleras, om han vid avskedandet är sjuk eller skadad, synes det vara billigt och lämpligt, att sjömannen tillerkännes rätt till vård under de tider, som i förslaget åsyftas, på redarens bekostnad, oberoende därav huruvida avskedandet skett med åberopande av sjukdomen eller skadan eller icke. Däremot synes mig för sådant fall hans rätt till hyra icke skäligen böra utsträckas längre än för den tid, sådan förmån skulle tillkommit honom, ifall skiljandet från tjänsten, där detta efter uppsägning eljest lagligen kunnat äga rum, skett oberoende av inträffat sjukdomsfall eller skada eller, om anställningen gällt bestämd tid, till dennas utgång.

6 §.

Lagrådet:

I fråga om rätt för befälhavaren till ersättning för arbetslöshet hänvisas till vad nedan vid 41 § anføres.

Justitierådet Berglöf, regeringsrådet Ernberg och justitierådet Molin:

I motiven har påpekats, att i förslaget icke upptagits, dels bland annat det med de i denna paragraf nämnda förhållanden enligt sjölagen (63 § tredje stycket och 66 §) likställda fallet, att fartyget uppbringas och prisdömes, dels ock bestämmelserna i sjölagens 63 § andra stycket och 66 §, enligt vilka lagrum befälhavaren må avskedas med undfående av hyra allenast för den tid, han varit i tjänst, jämte ersättning för viss resekostnad, därest resan inställes till följd av vissa angivna om-

ständigheter. De av kommittén härför anförda skälen verka icke övertygande. Billigheten synes fordra, att redaren berättigas att omedelbart häva tjänsteavtalet, om fartyget till följd av sådan oförutsedd händelse som krig, blockad, uppbringning, ut- eller införselbuds, sjöskada eller annat dylikt för avsevärd tid varder upplagt eller i avgångshamn eller under resa uppehållet. Härmed är dock intet sagt i fråga om redarens skyldighet att i dylikt fall utgiva lön till befälhavaren. I vad mån sådan skyldighet bör åligga redaren, är en fråga, som givetvis möter vissa svårigheter att tillfredsställande lösa. I varje fall synes det icke rimligt, att redaren ensam skall bära hela den ekonomiska risken för inträffandet av dylika, icke påräknade händelser. Vid ett övervägande av intressena å ömse sidor synes det kunna förordas, att befälhavaren, därest redaren begagnar sig av sin hävningsrätt, berättigas exempelvis till fri resa med hyra och underhåll till sin hemort här i riket. Det hemställes alltså, att stadgande i angiven riktning intages i förslaget.

9 §.

Lagrådet:

Den föreslagna bestämmelsen därom, att befälhavaren äger å redarens vägnar antaga fartygets besättning, har givit anledning till tvekan, huruvida den befälhavaren sålunda tillerkända behörigheten utesluter befogenhet för redaren att anställa besättning. I motiven till det remitterade förslaget yttrar kommittén, att detta spörsmål är en fråga, som det icke tillkommer lagstiftningen att reglera i detta sammanhang. Härutinnan må anmärkas, att befälhavarens behörighet att företräda redaren visserligen regleras i sjölagen. Men därest överhuvud stadgande om befälhavarens ställning i avseende å anställande av besättning skall, såsom i förslaget skett och lämpligt torde vara, inflyta i sjömanslagen, synes frågan i hela dess vidd böra erhålla sin fullständiga reglering i nämnda lag och alltså helt utbrytas ur sjölagen.

I § 29 av 1864 års sjölag stadgades: »Befälhavaren antager och avskedar besättningen.» Enligt detta stadgande var redaren utesluten från befattning med besättningens antagande och avskedande. Häri torde ändring ej hava skett genom nu gällande sjölag, ehuru bestämmelsen i dess 25 § erhållit följande avfattning: »Befälhavaren äge antaga och avskeda besättningen.» Men på senare tid har det blivit allt mer brukligt, att besättningen, särskilt på större fartyg, anställas av redaren. I synnerhet gäller detta om befälet. Övervägande skäl synas tala för att i lagstiftningen godkänna det ändrade tillvägagångssätt, som sålunda blivit en följd av rederirörelsens utveckling. Och detta torde icke kunna ske på annat

sätt än genom att upphäva den inskränkning i redarens naturliga befogenhet, som förberörda lagstadgande innebär, och sålunda göra befälhavaren visserligen gent emot tredje man behörig att i förevarande avseende handla å redarens vägnar men i förhållande till redaren underkastad de förfoganden, som denne vidtager. Vål är det sant, att befälhavarens ställning blir svår, om han ställes i valet mellan att gå till sjöss med en undermålig besättning, som redaren antagit, eller att erhålla sitt avsked. Men det är å andra sidan icke fullt tillfredsställande, att redaren är formellt utestängd från allt deltagande i avgörandet av frågor, som äro av största vikt för fartygets säkerhet.

Den ändring i gällande rättsregel, som sålunda förordats, torde, oavsett kommitténs ovanberörda uttalande, i själva verket vara innefattad i kommitténs förslag. Ty om 25 § sjölagen upphäves, såsom kommittén föreslagit, och 9 § sjömanslagen erhåller den lydelse kommitténs förslag innehåller, skall man förgäves söka något stadgande, som betager redaren den enligt sakens natur honom tillkommande befogenheten att anställa besättning på sitt eget fartyg.

Föreskrifterna om befälhavarens allmänna behörighet att företräda redaren i förhållande till tredje man återfinnas i 48 § sjölagen. Stadgandet i första stycket av denna paragraf kan icke anses inbegripa behörigheten att antaga och avskeda besättning, eftersom detta ämne reglerats i 25 §. Men om sistnämnda paragraf upphäves, kommer det att ligga nära till hands att till sådana avtal och förbindelser, som nämnas i 48 § första stycket, hänföra jämväl antagande och avskedande av besättning. Det synes därför vara lämpligt att genom ett tillägg till 48 § klargöra ifrågavarande begränsning i dess omfattning. Detta torde enklast ske därigenom, att i nämnda paragraf upptages en hänvisning till att i fråga om befälhavarens behörighet att å redarens vägnar antaga och avskeda besättningen skall gälla vad i sjömanslagen är stadgat. En dylik hänvisning är ock önskelig med hänsyn till innehållet bland annat i 7 och 58 §§ sjölagen. I sådant fall skulle givetvis avtal angående besättningens förhyrande icke beröras i andra stycket av 48 §, och även det allmänna stadgandet därom att befälhavaren i fartygets hemort icke utan särskilt bemyndigande äger ingå avtal för redarens räkning torde bliva skäligen överflödigt. Anses det likväl önskligt att bibehålla detta stadgande till klargörande därav, att även när fartyget befinner sig utom hemorten befälhavaren likväl icke kan i hemorten ingå rederiet förbindande avtal (jfr motiven till gällande sjölag vid 50—52 §§), kan stadgande av nu berörda innehåll upptagas såsom en andra punkt i första stycket. Om 48 § ändras på sålunda antytt sätt, synes i första stycket av förevarande

paragraf icke behöva upptagas annat stadgande än det, som enligt förslaget däri innefattas, nämligen att befälhavaren i fråga om antagandet av besättning (beträffande avskedande se 32 och följande §§ i förslaget) är behörig att utan särskilt uppdrag handla å redarens vägnar. Något uttryckligt angivande därav, att redarens befogenhet att själv anställa besättning icke härigenom inskränkts, torde vara obehövt. Av det sagda framgår, att det finska utkastets formulering, att befälhavaren är behörig att å redarens vägnar antaga fartygets besättning, är den lämpligaste.

Till förekommande av missförstånd torde i andra stycket av förevarande paragraf böra uttryckligen anges, att befälhavarens samrådande med förste maskinisten avser endast antagandet av maskinpersonal av manskapsgrad.

10 §.

Lagrådet:

De bestämmelser, som upptagits i denna paragraf, torde hava sin rätta plats i en bemanningsförordning, därest en sådan kommer till stånd. I sammanhang med utarbetandet av en dylik förordning synes böra tagas under förnyat överbäggande, huruvida icke i anslutning till vad av socialstyrelsen anförts visst undantag bör göras för det fall, att å ett fartyg äro sysselsatta uteslutande medlemmar av en och samma familj. Så länge en särskild bemanningsförordning icke kommit till stånd, torde ifrågasättande stadgande böra oförändrat kvarstå i sjölagen (70 § andra stycket) och förevarande paragraf således utgå ur förslaget.

Vid godkännande härav tarvas jämkningar i 71 och 78 §§ av förslaget.

Anses paragrafen böra bibehållas i den föreslagna lagen, hemställs, att orden »eller annat arbete ombord» måtte såsom i detta sammanhang omotiverade utgå. De torde vara tillagda med hänsyn till den i 71 § gjorda hänvisningen till 10 §. Men även utan dessa ord torde det vara fullt klart, att en motsvarande tillämpning av vad i 10 § är stadgat på sådana ombord anställda personer, som avses i 71 §, icke kan innebära annat än att i det arbete, som utföres av dessa personer, icke får användas minderårig under fjorton år.

16 §.

Lagrådet:

Enligt 84 § sjölagen är sjöman, som äger rätt att erhålla entledigande på grund av bestämmelserna i hyresavtalet eller jämlikt 82 eller

83 § sjölagen, pliktig att till och med sjunde dagen efter fartygets ankomst till hamn underkasta sig uppskov med avmönstringen samt lämna nödigt biträde vid lossning av last och barlast ävensom vid fartygets förtöjning, avriggning och uppläggning. Kommitténs första förslag (17 §) ålade sjömannen endast att innan han vid fartygs ankomst till hamn lämnade tjänsten biträda vid förtöjningen och annat mindre arbete, som är oundgängligen nödvändigt. Förevarande paragraf i det remitterade förslaget innefattar, att sjöman, som på grund av tjänsteavtalet eller bestämmelse i 2 kap. äger frånträda avtalet, skall vara pliktig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två dagar efter ankomsten.

Sistberörda stadgande synes vara välgrundat, såvitt därigenom dels uttryckligen förklaras, att sjömannen under ifrågavarande tid kvarstår i tjänsten, och dels sagda tid preciseras till visst antal dagar. Men förutsättningen för att befälhavaren skall äga påkalla sjömannens kvarstående är den, att hans biträde behövs vid arbete »som nödvändigt måste utföras». Detta uttryck är icke tydligt och torde kunna giva anledning till tvister. Det synes icke böra möta betänklighet att ålägga sjömannen ovillkorlig skyldighet att kvarstanna den korta tid, varom här är fråga, i händelse befälhavaren äskar det. Tiden torde lämpligen kunna bestämmas att sträcka sig, på ångfartyg till och med andra dagen efter ankomstdagen och på segelfartyg, som i stor utsträckning lära vara beroende av besättningens biträde vid lossning och för avriggning, till och med fjärde dagen efter ankomstdagen. Stadgandet synes böra äga tillämpning, då sjömannens rätt att frånträda tjänsten beror på tjänsteavtalet eller på bestämmelse i 12—15 §§ eller i 36, 37, 38 eller 40 §, men däremot icke, såsom enligt förslaget, även i fall, som avses i 35, 39 och 41 §§.

18 §.

Regeringsrådet *Ernberg*:

Avsett torde vara, att för den händelse sjömannen måste företaga resa från förhyrningsorten för att komma till fartyget, hyra skall utgå allenast för den tid, som erfordras för direkt sådan resa, men däremot ej för den tid, som må åtgå för omväg eller upphåll under resan, exempelvis å hemorten. För att tydligen utmärka detta bör paragrafen i någon mån omredigeras.

20 §.

Justitieråden *Molin* och *Appelberg*:

Åt andra stycket synes lämpligen kunna givas positiv form och det

innehåll, att utan hinder av bestämmelsen i första stycket dragsedelsbelopp må nedsättas i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

21 §.

Justitierådet *Molin*:

Det är uppenbart, att i samma mån, som man höjer den andel befälhavaren äger innehålla av den hyra, som skall kontant utbetalas till sjömannen, minskar man, praktiskt sett, dennes möjlighet att låta hyresutbetalning ske i hemorten. Vid ett övervägande av intressena å ömse sidor, synes det dock kunna förordas, att det belopp, som må innehållas, ökas till en månads hyra.

Inom lagrådet har framkastats den tanken, att man skulle kunna ytterligare sporra sjömannen att tillvarataga sin arbetsförtjänst genom att i stället för stadgandet i andra punkten av paragrafen föreskriva, att om sjömannen på sätt i 20 § sägs förfogat över minst halva hyran, innehållet belopp icke vid någon tid må överstiga hyra för en månad. I annat fall skulle således en tredjedel av hyran kunna utan någon begränsning innehållas till tjänstetidens slut. Möjligen kan detta förslag förtjäna att tagas under närmare övervägande.

22 §.

Justitierådet *Berglöf*, regeringsrådet *Ernberg* och justitierådet *Molin*:

Hyresavtal av sådant innehåll, som här avses, lära vara relativt sällsynta, och stadgandena i denna paragraf torde därför vara utan större praktisk betydelse. Då desamma emellertid synas vila på en principiellt oriktig grund, kunna de ej lämnas utan anmärkning. Såsom kommittén erinrat, plägar nämligen vid mönstring för resa hyran bestämmas åtskilligt högre än gällande månadshyra. Härigenom måste — låt vara att även annan orsak till förhöjningen kan föreligga — sjömannen anses erhålla ersättning för den risk, som även under vanliga förhållanden förefinnes för att resan kan taga längre tid än som beräknats. Envar förlängning utöver vad vid förhyrningen antogs bör därför ej berättiga till tilläggshyra. Endast i vissa fall bör detta förekomma. Beror förlängningen av resan på åtgärd av redaren eller befälhavaren, bör givetvis, såsom ock i 94 § sjölagen stadgas, tillägg till hyran utgå. Och det samma torde böra gälla, om förlängningen härrör av sådana exceptionella händelser, som omnämnas i samma paragraf av sjölagen. Att i

förra fallet hyran beräknas i förhållande till den avtalade hyran, men i det senare fallet efter den å förhyrningsorten gängse månadshyran, må erkännas vara riktigt; men ifrågasättas kan, om för förevarande specialfall är nödigt att iakttaga denna distinktion. I de danska och norska förslagen har så ej skett.

På grund av vad sålunda anförts hemställes, att stadgandena i denna paragraf ersättas med bestämmelse av samma innehåll som 94 § sjölagen, dock att stadgandet därom att tilläggshyra ej må beräknas vid uppehåll, som icke varat åtta dagar å rad, icke upptages.

Justitierådet Appelberg:

Avtal, varigenom hyra fastställs till visst belopp för resa, är i och för sig att betrakta såsom ett äventyrsavtal, innebärande att om resan går fortare än som beräknats, sjömannen gör en vinst och i motsatt fall vinsten blir redarens. 94 § av gällande sjölag modifierar sjömannens risk i så måtto, att om vissa ej påräknade händelser inträffa, hyra skall utgå för den tid resan därav uppehållits, såvida uppehållet varat minst åtta dagar å rad. Vad nämnda paragraf innehåller om följderna av ändring av resan eller därav att redare eller befälhavare vållat uppehåll i resan torde följa av allmänna rättsregler och skulle alltså gälla även om intet uttryckligt stadgande härutinnan givits.

Förevarande paragraf av förslaget stadgar beträffande dylikt avtal, att i varje fall, då resetiden förlänges utöver den beräknade, hyra skall utgå för den överskjutande tiden. Riskmomentet för sjömannen elimineras således alldeles bort men kvarstår fullt ut för redarens del. Det är knappast troligt, att redarna skulle vilja ingå avtal av dylikt innehåll. Och givetvis är det olämpligt att i lag reglera avtalstyper på det sätt, att de ej kunna antagas komma till nämnvärd tillämpning.

Även en annan omständighet må framhållas. Genom parternas överenskommelse kunna naturligen dessa lagens bestämmelser sättas ur tillämpning. Detta kan ske helt enkelt så, att parterna uttryckligen avtala, att, vare sig resan varar längre eller kortare tid än den beräknade, hyran skall utgå med just det avtalade beloppet. Att sålunda endast genom ett uttryckligt uttalande av vad som ligger i ett dylikt avtals natur de helt avvikande bestämmelser, som lagen innehåller, sättas ur spel, visar hän på en såväl teoretiskt oriktig som praktiskt olämplig konstruktion av denna avtalstyp.

Därest bestämmelser till reglerande av nu berörda avtalsform anses böra givas i lagen, något som med hänsyn till vad om sådana avtals relativa sällsynthet blivit upplyst kan sättas i fråga, torde vara nödigt

att avfatta bestämmelserna så, att båda parterna finna med sitt intresse förenligt att betjäna sig av dylik avtalsform. Det synes med hänsyn härtill som om de i 94 § sjölagen givna stadgandena, måhända med borttagande av inskränkningen till uppehåll, som varar minst åtta dagar, skulle kunna lämpligen fortfarande komma till användning.

23 §.

Lagrådet:

Såsom kommittén anmärkt, står bestämmelsen i denna paragraf i nära samband med frågan om besättningsens rätt till övertidsersättning. Denna fråga har upptagits till reglering i lagen om arbetstiden å svenska fartyg. Det synes med hänsyn härtill naturligt, att jämväl förevarande bestämmelse, därest den anses böra bibehållas, får sin plats i arbetstidslagen. Men huruvida i fall, varom här är fråga, ersättningen för det ökade arbetet rätteligen bör utgå på sätt förevarande paragraf, i huvudsaklig överensstämmelse med gällande lag, 95 § första stycket sjölagen, upptager eller i form av övertidsersättning, synes i viss mån tveksamt. Detta spörsmål torde böra lösas i samband med arbetstidslagstiftningen. Till dess så skett, synes lämpligast, att stadgandet i nyssnämnda lagrum får där kvarstå i oförändrat skick.

24 §.

Lagrådet:

Beträffande det i andra stycket föreslagna stadgandet har redan av kommerskollegium framhållits, att tillräckliga skäl icke föreligga att för sjöfartsnäringen tillskapa en förpliktelse, som saknar motstycke inom annat verksamhetsområde och icke heller kan anses vara betingad av några ur sjöfartsnäringens speciella karaktär härledda skäl. Riktigheten härav kan näppeligen jävas. Godtages förslaget i denna del, torde man svårigen kunna motsätta sig eventuella anspråk från arbetare inom andra näringar att komma i åtnjutande av liknande förmån. Med hänsyn till dessa konsekvenser och då rätta vägen att tillförsäkra efterlevande ett ofta behövt understöd vid familjeförsörjarens fränfälle lär vara att söka utveckla försäkringsväsendet på detta område, synes det ifrågavarande stadgandet icke böra tillstyrkas.

För den händelse stadgandet skulle anses böra bibehållas, må mot den utformning stadgandet fått anmärkas följande. Under det att enligt det av kommittén utarbetade ursprungliga utkastet tilläggshyra tillerkändes åt efterlevande till sjöman, vilken, sedan han på grund av sjukdom avskedats, dött under det redarens vårdnadsplikt varat, har genom det

remitterade förslagets avfattning från tillämpning av stadgandet uteslutits samtliga fall, då sjömannen avlidit efter det han på grund av sjukdom avskedats. Detta torde näppeligen hava varit avsett. — Vidare må erinras, att om sjöman avlidit på grund av olycksfall i arbetet, hans efterlevande äro berättigade till ersättning enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete den 17 juni 1916. Huru stadgandena i de båda lagarna skulle komma att ställa sig till varandra, är oklart. Av kommitténs motiv framgår icke, huruvida man tänkt sig, att om sjömans död förorsakats av olycksfall, såväl tilläggshyra som ersättning enligt nämnda lag skulle utgå. Och med hänsyn till att nu ifrågavarande understöd betecknats såsom tilläggshyra giva stadgandena i 11 § av berörda lag anledning till tvekan, huruvida avdrag, som där omnämnas, skall ske för belopp, som jämlikt den nu föreslagna lagen komme att utgå. Nödigt synes vara, att bestämd föreskrift i detta ämne meddelas.

25 §.

Lagrådet:

Stadgandet i denna paragraf synes kunna tolkas så, att även belopp, som sjöman på grund av misräkning uppburit utöver vad honom rätteligen tillkommit, finge av honom behållas. Till förebyggande av en dylik, tvivelsutan ej avsedd tolkning torde stadgandet böra omformuleras.

27 §.

Lagrådet:

Omfattningen av den vård, som det enligt denna och nästföljande paragraf åligger befälhavare och redare att bereda sjuk eller skadad sjöman, är icke fullt klar. Liksom sjölagen använder förslaget, till synes för att beteckna detsamma, såväl ordet *vård* som *sjukvård*, varjämte förslaget i förevarande paragraf begagnar uttrycket *vård och läkarbehandling*. Vård torde vara ett vidsträcktare begrepp än sjukvård och innefatta såväl underhåll som sjukvård i egentlig mening, d. v. s. läkarvård jämte läkemedel, eller ock anstaltsvård, i vilken ingå både underhåll, vård av läkare och läkemedel. I 1864 års sjölag (§ 64) angavs redarens vårdnads-skyldighet avse *läkarvård och underhåll*, och såvitt motiven till gällande sjölag giva vid handen var det icke avsett att göra ändring härutinnan. Ej heller förslaget torde åsyfta någon ändring i denna del. Emellertid lär tveksamhet hava yppats, huruvida enligt gällande lag redaren är skyldig att bekosta sjuk eller skadad sjömans underhåll i det fall, att sjukdomen eller skadan icke är av beskaffenhet att kräva anstaltsvård. Vid

sådant förhållande synes det lämpligt att — jämte det en enhetlig terminologi införes på ifrågavarande område — här intaga ett uttryckligt stadgande av ungefär det innehåll, att vård, som här avses, omfattar det underhåll och den läkarvård jämte läkemedel, som äro erforderliga. — I det fall, som avses i 28 § sista stycket, torde dock en viss begränsning böra göras.

28 §.

Lagrådet hänvisade till vad inom lagrådet anförts vid 4 och 27 §§.

Regeringsrådet Ernberg:

Genom den avfattning, stadgandet i tredje stycket erhållit, kan tilläventyrs framkallas den uppfattningen, att detsamma är avsett att erhålla tillämpning icke blott i händelse svensk sjöman är behäftad med sjukdom, som i stadgandet sägs, då hans anställning å svenskt fartyg upphör, utan även ifall han ådragit sig sådan sjukdom medan han varit anställd å utländskt fartyg eller eljest efter det hans anställning å svenskt fartyg upphört. Att utsträcka statens skyldighet att bekosta sjukvården även till dessa senare fall torde föra längre än som varit avsett eller eljest kan anses skäligt. Med hänsyn härtill synes stadgandet böra undergå sådan omredigering, att därav tydligen framgår, att sist omnämnda fall därunder icke inbegripas.

82 §.

Lagrådet:

Det hänvisas till vad inom lagrådet anförts vid 4 §.

I paragrafens tredje stycke stadgas, att svensk sjöman, som avskedas i utlandet, äger rätt till bland annat fri resa med underhåll till sin hemort här i riket, dock att, om åt honom kan beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till Sverige eller till ort, varifrån han bekvämligen kan resa hem, han är pliktig att antaga tjänsten, såframt hans hälsotillstånd medgiver det och han anställes i egenskap, motsvarande den, vari han förut varit anställd, och på lika förmånliga villkor. Härifrån har i det finska förslaget gjorts den avvikelse, att sjömannen under övriga angivna förutsättningar är pliktig att antaga tjänsten, såframt han anställes på skäliga villkor. En sådan modifikation synes ock i såväl sjömannens som redarens intresse motiverad; och hemställes därför, att lagrummet måtte i berörda hänseende jämkas till överensstämmelse med det finska förslaget.

Enligt rubriken till den avdelning av 2 kap., som upptager 32—34 §§, angives denna avdelning handla om befälhavarens rätt att av-

skeda sjöman. Det är vid sådant förhållande i hög grad oegentligt, att i 32 § upptagas reglerna om sjömans rätt att vid sjukdom under tjänstetiden erhålla hyra, ehuru något avskedande icke ifrågakommer.

33 §.

Lagrådet:

I det remitterade förslaget 43 § upptages en mot andra stycket av 100 § sjölagen svarande föreskrift av innebörd, att tvist angående tjänsteförhållandet, som å utrikes ort uppstår mellan befälhavaren och någon av besättningen, ej må göras anhängig inför utländsk myndighet utan så snart ske kan skall hänskjutas till avgörande av svensk konsul. Då sjölagen ej upptar någon särskild bestämmelse om påföljd för överträdelse av det häri innefattade förbudet mot anlitande av utländsk myndighet, och tillämpning av 308 § sjölagen måste anses härvid utesluten, kan en dylik överträdelse för närvarande ej beivras. Någon praktisk olägenhet härav har näppeligen förelegat, så länge svensk konsuls behörighet att handlägga ifrågavarande tvister erkänts av vederbörande främmande stat och i enlighet härmed dess egna myndigheter få antagas hava avvisat möjligen gjorda framställningar att befatta sig med sådana tvister. Frågan har emellertid numera fått aktualitet till följd därav att Amerikas Förenta stater genom Seamens Act sökt förskaffa amerikanska domstolar domsrätt över utländska fartyg och göra de amerikanska lagbestämmelserna om hyresförhållandet tillämpliga på dem. På grund av uppsägningar från amerikansk sida av förut gällande överenskommelser förefinnas ej heller för närvarande några traktatmässiga avtal, som betaga Förenta staterna rätten att i fråga om svenska fartyg göra en sålunda utsträckt myndighet gällande. Å andra sidan står det givetvis Sverige fritt att genom egna lagbestämmelser söka begränsa denna rätt, vars utövande är beroende därav att tvist göres anhängig medan fartyget ännu befinner sig inom amerikanskt territorium. Det i 43 § innefattade förbudet syftar i denna riktning.

Det remitterade förslaget inrymmer emellertid lika litet som gällande lag möjlighet att beivra förbudets överträdande. Samma ståndpunkt intages av föreliggande danska och finska utkast. Däremot har det norska utkastet en annan syn på saken och upptar i förevarande paragraf ett mom. 5, som tillägger befälhavaren rätt att avskeda sjöman, om denne i strid mot § 43 i det norska utkastet vid utländsk domstol anhängiggör tvist om tjänsteförhållandet. De norska motiven framhålla, att överträdelser av ifrågavarande förbud efter utfärdandet av Seamens Act särskilt kunna tänkas förekomma i Förenta staterna, samt upplysa att förut gäl-

lande bestämmelse om konsuls domsrätt därstädes jämväl i fråga om Norge numera upphävt. Det heter därefter, att om än norska konsuler i Förenta staterna numera icke äro i tillfälle att avgöra tvistigheter angående hyresförhållandet, så har å andra sidan Norge givetvis ej gått med på att underkasta norska fartyg amerikansk lagstiftning och amerikansk domsrätt. Följden av att tvistigheter angående tjänsteförhållandet icke kunna avgöras av konsulerna i Förenta staterna bleve enligt norska sjölagen endast den, att tvisten finge anstå till dess fartyget kommit till ett annat land, varest Norges konsuler kunde avgöra den, eller ock att tvisten komme inför norsk domstol. Den norska kommittén säger slutligen, att enligt dess mening det är fullt berättigat såväl gent emot Förenta staterna som gent emot andra länder, som tilläventyrs kunde motsätta sig konsulernas prövningsrätt, att den norska lagstiftningen söker hindra att tvistigheterna bringas inför utländska domstolar.

Det sålunda från norskt håll gjorda uttalandet synes även för vårt lands vidkommande äga full giltighet; och hemställes därför, att i förevarande paragraf måtte införas ett mom. 5 med ett mot det norska utkastet svarande innehåll.

36 §.

Lagrådet:

Avfattningen av andra stycket giver icke otvetydigt vid handen, att, såsom meningen torde vara, den i första stycket uppställda förutsättningen, att sjömannen vid tjänstens antagande saknat kännedom om det förhållande, varom är fråga, skall gälla jämväl i det i andra stycket omhandlade fall. Erforderlig omformulering synes lämpligen kunna ske genom sammanförande av första och andra styckena till ett stycke.

41 §.

Justitierådet *Berglöf*, regeringsrådet *Ernberg* och justitierådet *Molin*:

Den vid sjömanskonferensen i Genua godkända principen, att redaren vid fartygs förolyckande skall vara pliktig ersätta för sjöman uppkommande arbetslöshet, synes innebära ett föga billigt betungande av redaren, vilken i sådant fall som regel själv lider avsevärd förlust, en förlust som i allmänhet icke torde täckas, även om han i följd av försäkring utbekommer fartygets fulla värde. Stadgandet i andra stycket av förevarande paragraf kan därför icke tillstyrkas.

Skulle sedermera av internationella hänsyn anses påkallat, att Sverige biträder förberörda konvention, synes stadgande härom helst

böra utfärdas såsom särskild, under konventionens giltighetstid vid sidan av sjömanslagen gällande författning.

Under hänvisning till vad som anförts vid 6 § hemställas, att stadgande, motsvarande det vid nämnda paragraf förordade, införes jämväl för besättningsens del.

Justitierådet Appelberg:

Den i andra stycket föreslagna bestämmelsen har hämtats från den internationella konvention angående ersättning för arbetslöshet på grund av fartygs förolyckande, som antogs i Genua år 1920, och dess upptagande i förslaget har skett i syfte att möjliggöra Sveriges anslutning till denna konvention. Mot bestämmelsen måste emellertid anmärkas, att den står föga i överensstämmelse med principerna i förslaget i övrigt och i allt fall icke synes i den föreslagna utsträckningen kunna godtagas.

Avskedas sjöman utan giltigt skäl, är han enligt 34 § berättigad till ersättning för den förlust, han genom avskedandet lider. Denna förlust kan högst uppgå till belopp, motsvarande löneförmånerna under återstående delen av den avtalade tjänstetiden jämte för visst fall fri hemresa. Är, såsom förhållandet torde vara i det övervägande antalet fall, avtalet ingånget för obestämd tid med rätt för vardera parten att uppsäga avtalet till upphörande i svensk hamn efter 7 eller 8 dagar, kan, om fartyget går i inrikes fart eller fart på grannländerna, ersättningen vid dylikt avskedande i allmänhet ej uppgå högre än till vad som svarar mot löneförmånerna under 10 à 12 dagar. Någon skyldighet att svara för den skada, sjömannen kan lida därav, att han även efter den beräknade avtalstidens slut nödgas gå arbetslös, innefattar icke förslaget, och sådan skyldighet lär väl svårigen kunna ifrågasättas. Att den ersättning, sjömannen under sådana omständigheter bekommer för det obefogade entledigandet, blir relativt ringa, är en ofrånkomlig konsekvens av den löslighet i avseende å anställningstiden, som i praxis genomförts och av förslaget sanktionerats.

Enligt stadgandet i förevarande paragrafs andra stycke skulle i där omförmälda fall hyra utgå för den tid sjöman är utan anställning, dock högst två månader utöver angiven tid. Stadgandet torde vara avsett att tolkas sålunda, att redaren är skyldig att — under förutsättning givetvis att sjömannen ej kan erhålla ny anställning — betala hyra för dessa två hela månader, även om den avtalade anställningstiden skulle tidigare utlöpa. Att stadgandet måste så tolkas, framgår av en jämförelse med avfattningen av 34 §. Ser man saken djupare, kan man dock knappast säga, att i dylikt fall arbetslösheten för tiden efter det den avtalade anställningstiden utlupit är att anse såsom en följd av fartygets förolyck-

kande. Detta framträder särskilt klart för det fall, att sjömannens anställning gällt viss resa eller fix tid, som redaren ej ämnat förlänga.

Stadgandet i dess förberörda tolkning innebär, såsom av det anförda framgår, att redaren har mera omfattande skadeståndsskyldighet gent emot sjöman, som entledigats på grund av fartygets förolyckande, således i fall av casus, än gent emot sjöman, som han utan laga skäl avskedat, och detta utan att omständigheter av ömmande beskaffenhet kunna mera åberopas i det förra fallet än i det senare. Denna ståndpunkt måste anses mindre rimlig.

Det kan för övrigt knappast anses billigt att med utgivande av arbetslöshetsunderstöd betunga redare, som måhända själv genom olyckan förlorat en stor del av sin egendom. Denna omständighet spelar kanske praktiskt mindre roll, då risken för utgivande av sådant understöd torde kunna genom försäkring täckas. Det är dock att märka, att redare för fartyg, som gå i kortare fart, ej sällan torde underlåta att helt täcka sina risker.

Ett ordnande av frågan om arbetslöshetsunderstöd för sjömän är otvivelaktigt synnerligen påkallat. Men att, såsom i. förslaget skett, upptaga till behandling endast en del, för övrigt relativt oviktig, av denna fråga, måste i och för sig anses mindre tillfredsställande; och då den föreslagna lösningen knappast kan anses lycklig, synes den ifrågavarande bestämmelsen icke böra tillstyrkas.

Anses emellertid, på grund av önskvärdheten att främja det internationella lagstiftningsarbetet å området, bestämmelse i förevarande hänseende böra upptagas i vår rätt, synes i allt fall densamma ej böra givas så vidsträckt tillämpning, som nu föreslagits. Bestämmelsen bör alltså principiellt endast gälla svenska sjömän. Tillämplighet å utländska sjömän bör måhända helst göras beroende av ömsesidighet; dock torde få anses försvarligt att göra tillämpligheten å utländska sjömän generell, därest omförmälda konvention skulle komma att biträdas av det stora flertalet sjöfartsidkande nationer och svenska sjömän alltså kunde förväntas i allmänhet få åtnjuta motsvarande förmåner från utländska redares sida. Väljes det senare alternativet, bör stadgandet avfattas så, att tillämpligheten å utländska sjömän göres beroende av Konungens förordnande.

43 §.

Lagrådet:

Under hänvisning till vad anförts vid 33 § hemställes, att i förevarande paragraf — i överensstämmelse med vad norska kommittén föreslår i fråga om motsvarande paragraf i dess utkast — företages sådan

ändring, att hänskjutandet till svensk konsul skall ske å första plats, där sådan anträffas och hinder för hans anlitande ej möter.

45 och 47 §§.

Lagrådet:

Det torde vara olämpligt, att stadganden om styrmannens och maskinistens skyldigheter i avseende å dagbokens förande upptagas dels i sjölagen och dels i den föreslagna sjömanslagen. Enligt förslaget till lag om ändring i sjölagen skulle visserligen 79 och 80 §§ nämnda lag upphävas men 36 § kvarstå. I sistnämnda paragraf innefattas huvudbestämmelserna, nämligen att skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, av styrmannen samt att maskindagboken föres, likaledes under befälhavarens tillsyn och ansvar, av maskinisten. Den egentligen överflödiga bestämmelsen, att styrman och maskinist äro ansvariga för riktigheten av dagbok, som föres av dem, återfinnes i sjölagens 79 och 80 §§ samt har i förslaget upptagits i 45 § beträffande styrmannen och i 47 § beträffande maskinisten. Lämpligast synes vara, att sistberörda stadganden, därest de icke anses kunna helt uteslutas, upptagas i 36 § sjölagen, samt att i förslagets 45 och 47 §§ intages allenast erinran därom, att beträffande styrmans resp. maskinists skyldighet att föra dagbok är stadgat i sjölagen. — Det bör uppmärksammas, att oaktat skyldigheten för styrman och maskinist att föra dagbok upptagits i sjömanslagen, straffpåföljd för försummelse härutinnan icke återfinnes i förslaget, utan har i sådant avseende hänvisning i 81 § gjorts till sjölagen, vars 287 § innehåller straffbestämmelsen.

Det torde vara avsett, att maskinisten skall hava ansvaret icke allenast för framdrivningsmaskin med tillhörande ångpanna ävensom för hjälpmaskiner, som kunna finnas, utan även för elektriska installationer och tilläventyrs förekommande motsvarande anläggningar av annat slag. Det vill synas som om detta icke kommit väl till uttryck genom de i förslaget använda ordalagen »fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar». I förordningen angående fartygs byggnad och utrustning hänföras exempelvis elektriska installationer icke till fartygs maskineri. Det synes knappast vara anledning frångå den i 80 § sjölagen förekommande beskrivningen, som upptager fartygets samtliga ångpannor och maskiner samt läns-, belysnings- och andra ledningar ombord med undantag av styrledning. I anslutning härtill är ock 37 § andra stycket sjölagen avfattat.

Genom stadgandet att maskinisten skall hava tillsyn å förråd av kol och andra maskinförnödenheter har avsetts att angiva, att det bland

annat åligger maskinisten att avlämna rekvisitioner på förnödenheter, som erfordras för maskineriet. Detta kan emellertid näppeligen anses framgå av ordalagen. Då ifrågavarande i fjärde stycket av 80 § sjölagen särskilt upptagna åliggande icke är utan vikt och förevarande paragraf innehåller åtskilliga detaljbestämmelser i avseende å maskinistens plikter, förefaller det mindre lämpligt att utelämna just detta stadgande. Det har anmärkts, att dylika rekvisitioner böra avlämnas icke allenast före resans början utan även under resa, om förrådet behöver kompletteras, samt att det ofta är så ordnat, att maskinisten inlämnar rekvisitionerna icke till befälhavaren utan direkt till rederikontoret. Med hänsyn härtill torde åt stadgandet böra givas en allmännare avfattning än förenämnda fjärde stycke av 80 § sjölagen innehåller.

50 §.

Justitierådet *Molin*, med vilken regeringsrådet *Ernberg* instämde:

Socialstyrelsen har, såsom kommittén erinrat, funnit det betänkligt, att den avvikelse från hittills allmänt gällande rättsregler, som det i andra stycket av förevarande paragraf innefattade stadgandet om befoget för domstol att i visst fall nedsätta skadestånd innebär, vidtages i en speciallag och utan vidare utredning. Man torde böra instämma i detta uttalande. Kommittén nödgas själv medgiva, att det betraktelsesätt, som ligger till grund för stadgandet, förer vida utöver sjölagstiftningens område. Även om man skulle vilja lämna obesträtt att, såsom kommittén till stöd för sin ståndpunkt anför, de särskilda förhållandena inom sjöfarten göra det skäligt att på detta speciella område bereda utrymme åt den föreslagna rättsregeln, eller åtminstone för stadganden i sådan riktning, torde man icke kunna undgå att finna, att förhållandena inom många andra speciella områden i lika mån påkalla tillämpning av enahanda regler. Den ytterligare utredning, som socialstyrelsen med rätta ansett erforderlig, torde bland annat böra gå ut på en undersökning, huruvida icke dessa områden i själva verket äro så talrika, att den ifrågavarande rättsregeln, om den principiellt godkännes, bör hava sin plats i den allmänna strafflagens skadeståndskapitel.

För övrigt synes i sammanhang med förevarande stadgande böra uppmärksammas följande. Kommittén har ställt i utsikt, att vid den fortsatta revisionen av sjölagen motsvarande regel skulle införas i fråga om befälhavarens ersättningsskyldighet. Det torde emellertid icke låta sig försvaras att, vore det för än så kort tid, i det avseende, varom nu är fråga, lagfästa olika normer för besättningens och för befälhavarens ska-

deståndsskyldighet. — Enligt förslaget har ändring icke gjorts i 8 § sjölagen. Den föreslagna regeln skulle således icke bliva omedelbart tillämplig på redarens ansvarighet för skada, som åstadkommes genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, och om ersättningsbeloppet nedsattes för sjömannens del, skulle nedsättningen icke gälla till förmån för redaren, som sålunda alltid bleve skyldig att ersätta skadan fullt ut. Ett sådant förhållande kan i viss mån vara förklarligt, om man utgår därifrån, att sjömansyrket är av sådan beskaffenhet, att redaren bör i sin affärsrörelse räkna med, att fel och försummelse i tjänsten icke kunna helt och hållet undvikas. Men det synes påtagligt, att detta betraktelsesätt — som innefattar, att redaren skulle vara pliktig att bära fulla ansvaret för skada, som vållats av sjöman, ehuru den vållande skulle i förhållande till redaren på grund av tjänsteställningen och i förhållande till tredje man såsom i viss mån (på grund av yrkets beskaffenhet) ursäktad kunna åtminstone delvis befrias från ersättningsskyldighet — kan anläggas endast då förelupet fel verkligen är att anse såsom något i skeppstjänst aldrig helt fränkomligt (härutinnan är en jämförelse med stadgandet i 33 § andra stycket strafflagen för krigsmakten av intresse), men däremot icke då felet är av annat slag eller mera ousäktligt eller då skadan åstadkommits av uppsåt. Härtill vill man måhända invända, att i de senare fallen domstolen icke bör medgiva någon nedsättning för sjömannen. Invändningen synes icke vara av någon större teoretisk styrka, om lagen icke begränsar domstolens befogenhet att nedsätta skadeståndsbeloppet till de fall, då det begångna felet är av det först antydda slaget. Praktiskt sett skulle den erhålla en viss betydelse, i händelse, även utan uppställande av dylik artskillnad, hänsyn dock endast finge tagas till felets eller försummelsens mer eller mindre lindriga grad; men den är ohållbar, om man, såsom förslaget innefattar, stadgar, att avseende därjämte skall fästas vid skadans storlek och omständigheterna i övrigt.

Av vad sålunda anförts torde framgå, att även i sist berörda avseende — redares ansvar för skada, som vållats av sjöman — vilket kommittén i sina motiv icke berört, tarvas utredning. Detta lär vara desto nödvändigare som man torde kunna säga, att det i allmänhet för svensk rättsuppfattning ställer sig ganska främmande, att den, som av lagen gjorts ansvarig för annans gärning, skall kunna förpliktas att utgiva ett högre skadeståndsbelopp än det, som ålägges den skyldige själv. En lagstiftning av dylik innebörd lär därför böra vara synnerligen starkt motiverad och nog begränsad till sin omfattning.

Om ifrågavarande stadgande utgår ur förevarande paragraf, fordras jämkningar i 54, 59 och 71 §§.

Det må erinras, att enligt de framlagda förslagen den ifrågavarande regeln skulle bliva tillämplig jämväl då skada vållas av passagerare. I detta fall föreligger icke någon ersättningsskyldighet för redaren; och den, som lidit skadan, kommer således i helt annat läge än om skadan förorsakats av sjöman.

Justitierådet Appelberg:

Enligt svensk rätt, som därutinnan överensstämmer med de flesta andra länders, är den, som genom rättsstridig handling tillskyndar annan skada, skyldig att ersätta denna till fullo, vare sig handlingen är straffbar eller ej och vare sig uppsåt eller vållande föreligger. Här frånses sådana fall, då den skadelidande själv genom eget vållande medverkat eller då ren olyckshändelse bidragit till skadan. Någon rätt att nedsätta skadeståndsbeloppet på grund av sådana omständigheter, som vid utmätande av straff skulle tagas i betraktande, äga domstolarna i regel icke. Det undantag, som 33 § i strafflagen för krigsmakten innefattar, är motiverat av praktiska hänsyn, som hänföra sig till rent militära förhållanden; man vill icke att den handlingskraft, som bör finnas hos en sjömilitär befälhavare, skall försvagas genom farhågan för att han skulle kunna genom ett lindrigt fel ådraga sig en för honom ruinerande ersättningsskyldighet.

Från nu angivna allmänna rättsregel stadgar förslaget i förevarande paragraf en avvikelse av synnerligen stor betydelse. Det anförtros åt domstolen att, då skada uppkommit genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, med hänsyn till omständigheterna nedsätta ersättningen efter skälighetsprövning. Den princip, som här uttalas, är icke alldeles okänd i främmande rätt. Sålunda stadgar schweiziska lagen beträffande obligationsrätten art. 43, att domstolen har att bestämma skadeståndets belopp med hänsynstagande till föreliggande omständigheter och graden av den skadevållandes skuld. Och inom den utländska doktrinen har uppfattningen om det befogade i en viss frihet för domstolarna i detta hänseende fått flera förespråkare.

De synpunkter, som ligga till grund för en dylik allmän regel, äro otvivelaktigt värda synnerligt beaktande. Och regeln står, synes det mig, i god överensstämmelse med den nutida tendens, som särskilt genom försäkringsväsendets utomordentliga utveckling tagit sig uttryck, nämligen att söka i görligaste mån minska de skadliga följderna av en handling, så att dessa ej drabba en individ orimligt hårt och ruinerande, utan verkningarna fördelas på flera händer, som kunna bära dem. Särskilt så vitt gäller skador, för vilka den därför utsatte har möjlighet att

skydda sig genom försäkring, synes en nedsättning av den skadevållandes ersättningsskyldighet rimlig.

Frågan har icke av mig kunnat ägnas sådant övervägande, att jag vågar avgiva bestämt omdöme, om eller i vilken utsträckning nu berörda princip lämpligen bör införas i vår rätt. Ett avgörande härutinnan måste givetvis förutsätta synnerligen ingående utredning. Vad särskilt angår det område, varå det nu föreslås att införa principen, kan det icke förnekas, att här i synnerlig grad föreligga omständigheter, som tala för dess införande. En sjöman är, såsom det framhållits, i hög grad utsatt för risk att genom ett kanske lindrigt fel ådraga sig en mycket stor ersättningsskyldighet. Men liknande risker föreligga även inom en del andra områden. Lokomotivförare, lotsar m. fl. äro säkerligen än mera än sjömän utsatta för dylika risker. Det måste då framstå såsom orättvist och menligt inverka på aktningen för rättvisan, att inom närliggande områden olika principer i ett så utomordentligt viktigt hänseende skola råda. För min del anser jag mig därför icke kunna tillstyrka förslaget i denna del.

I allt fall bör det icke komma i fråga att införa den föreslagna bestämmelsen med mindre samtidigt liknande regel gives i sjölagen för befälhavarens del.

Justitierådet *Berglöf*:

Då enligt min mening fullgoda skäl tala för införandet i vår rätt av ifrågavarande princip, finner jag i det föreslagna stadgandets beklagligtvis allt för ringa legislativa räckvidd ej tillräckligt skäl för dess avstyrkande. Det är att hoppas, att dess eventuella lagfästande skall ge en kraftig impuls till upptagande av förevarande spörsmål i hela dess vidd.

52 §.

Justitierådet *Berglöf*, regeringsrådet *Ernberg* och justitierådet *Molin*:

Såsom kommittén erinrat, hava i förslaget icke upptagits stadgandena i 107 § sjölagen, enligt vilka befälhavare må, när anledning förekommer att rymning tillämnas, hålla besättningens tillhörigheter under särskilt förvar, så länge faran för rymning fortvarar, samt, när sjöman beträdes med försök till rymning eller förrymd sjöman gripes, hålla honom i fängsligt förvar, ombord eller i land, till dess fartyget avseglar. Såsom skäl här för har kommittén anfört, att dessa regler synts kunna giva anledning till godtycke, samt att fartygsbefälet även utan sådana regler icke skulle vara utan möjlighet att övervaka sjömannens förehavanden och med begagnande av sin befälsmyndighet på lämpligt sätt ingripa till rymningens förhindrande eller upprepande. Dessa skäl verka föga överty-

gande. Det är svårt att inse, varför detta stadgande mer än andra, som reglera befälhavarens maktbefogenhet, skulle giva anledning till godtycke. Och det hade varit önskligt, att exempel givits på något annat praktiskt utförbart sätt att effektivt förhindra tilltänkt rymning än att taga sjömannen i förvar. Även om ifrågavarande stadganden mera sällan komma till användning, synas de dock icke böra uteslutas ur lagstiftningen utan att fullgiltig anledning därtill föreligger.

54 §.

Lagrådet:

Förslaget innehåller här den inskränkningen i befälhavaren enligt 81 § sjölagen nu tillkommande rätt till undersökning av besättningens gömmor, att sådan rätt skall tillkomma befälhavaren allenast i avseende å den sjömans gömmor, som misstänkes för att olovligen hava medtagit något ombord. Med hänsyn till det ansvar, befälhavaren — på sätt Stockholms rådstuvurätt i sitt utlåtande påpekat — enligt § 130 gällande tullstadga är underkastad i fråga om allt å fartyget undanstuckett smuggelgods, torde denna inskränkning knappast kunna försvaras, vadan hemställas om bibehållande av nu gällande bestämmelse i fråga om undersökningsrätt.

55 §.

Lagrådet:

Såsom socialstyrelsen framhållit, åvilar enligt den allmänna arbetarskyddslagstiftningen ansvaret i fråga om vidtagandet av skyddsåtgärder arbetsgivaren. I överensstämmelse härmed stadgas ock i sjölagens 26 §, att det åligger befälhavaren att hålla uppsikt därå, att, när arbete ombord utföres eller skeppstjänst vare sig ombord eller i land förrättas, nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som kunna vara av Konungen meddelade. Då förenämnda stadgande, såsom lämpligt torde vara, är avsett att kvarstå i sjölagen och någon bestämmelse i ämnet därutöver icke synes erforderlig och i allt fall icke bör intagas i den föreslagna lagen, torde andra stycket böra utgå.

56 §.

Lagrådet:

Det i andra stycket meddelade, från sjölagens 44 § hämtade stadgandet är betingat därav, att lagen om arbetstiden å svenska fartyg icke äger tillämpning å vissa i sistnämnda lag närmare angivna far-

tyg. Intagandet i förslaget av ett dylikt stadgande, som medför, att bestämmelser om arbetstiden å fartyg skulle vara att finna såväl i arbetstidslagen som i den föreslagna lagen, synes icke fullt tillfredsställande. Erfordras överhuvud taget reglerande bestämmelser om arbetstiden ombord utöver de i arbetstidslagen för närvarande givna, synas jämväl dessa böra iurymmas i nämnda lag. Tillräcklig utredning, huruvida och i vad mån sådana bestämmelser kunna vara erforderliga, synes emellertid, såsom av kommerskollegium framhållits, icke vara av kommittén förebragt. I samband med arbetstidslagstiftningen bör därför frågan härom tagas under förnyat övervägande, därvid särskild uppmärksamhet bör ägnas åt bestämmelsen i 44 § sjölagen om arbete å frivakter samt å sön- och helgdagar ävensom åt samtliga bestämmelser i 96 § samma lag. Till dess så skett, torde nämnda bestämmelser i sjölagen böra kvarstå där oförändrade.

Vid godkännande härav bör andra stycket i förevarande paragraf utgå.

Första stycket är så till vida mindre egentligt, som arbetstidslagen blott är av provisorisk karaktär. Komma, på sätt lagrådet här ovan ifrågasatt, vissa bestämmelser angående arbetstiden att kvarstå i sjölagen, torde nämnda stycke böra utgå.

58 §.

Lagrådet:

Den i denna paragraf stadgade skyldigheten för befälhavaren följer av dennes allmänna tillsynsplikt enligt sjölagens 26 §, jämförd med 5 a §. Med hänsyn härtill och till föreskriften i 26 § i förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg synes stadgandet i denna paragraf kunna utgå.

Iakttages vad lagrådet erinrat vid 55, 56 och 58 §§, torde under rubriken »Om skeppsarbetet, kosthållet och hälsovårdsförhållandena» böra utgå och vissa därav föranledda ändringar vidtagas. Bestämmelserna i 55 § första stycket och 56 § tredje stycket synas sålunda lämpligen kunna sammanslås till en paragraf och upptagas efter 49 §. I så fall torde det tillika kunna ifrågasättas, huruvida icke bestämmelserna i underavdelningarna »Om allmänna skyldigheter i tjänsten», »Om tillträde av och utevaro från tjänsten samt om medtagande av gods» ävensom »Om rätt att påkalla syn å fartyget» borde, med bibehållen paragrafordning stadgandena sinsemellan, sammanföras under en gemensam rubrik »Om rättigheter och skyldigheter i tjänsten». Slutligen synes stadgandet i 57 § lämpligen kunna överflyttas till underavdelningen »Om hyran» och upp-

tagas efter 25 §, i samband varmed underrubriken bör ändras till »Om hyran och kosten».

62 §.

Regeringsrådet *Ernberg*:

Enligt förslaget skulle befälhavare äga att utöva disciplinär bestraffningsrätt allenast å fartyg, som nyttjas i viss längre fart eller, närmare bestämt, i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven, således huvudsakligen i nordsjö- eller oceanfart. Grunden härtill är enligt motiven den, att den disciplinära bestraffningsrätten i jämförelsevis ringa utsträckning kommit till användning å fartyg, som gått i östersjöfart, kustfart eller inre fart. Denna omständighet i och för sig kan dock icke utgöra tillräckligt skäl till den sålunda föreslagna begränsningen. Väl må det vara sant, att behovet av den disciplinära bestraffningsrätten är större i den vidsträcktare, utrikes farten, då fartyget är för längre tid skilt från hemlandet och befälhavaren därunder är avskuren från möjligheten att beivra begångna förseelser vid domstol, än i den in-skränktare, då fartyget i allmänhet med icke alltför långa mellantider besöker svensk hamn. Men å andra sidan måste det möta starka betänkligheter att för sistnämnda fall helt och hållet fränkänna befälhavaren befogenhet att disciplinärt straffa begångna förseelser. Betydelsen av den disciplinära bestraffningsrätten ligger väsentligen däri, att de förseelser mot ordning och skick ombord, som kunna förekomma, bliva snabbt beivrade och de tendenser till olydnad och bristande disciplin, som sålunda kunna yppas, varda omedelbart stävjade. Att dylika förseelser kunna förekomma lika väl å fartyg, stadda i östersjöfart, som i annan, vidsträcktare fart, är uppenbart. Jämväl i det förra fallet kan, åtminstone om fartyget går i utrikes fart, mången gång avsevärd tid förflyta innan fartyget efter förseelsens begående anlöper svensk hamn. Och en långt efteråt ålagd bestraffning för förseelse, varom här är fråga, förfelar ofta sin verkan. Men även i sådana fall, då fartyget med jämförelsevis korta mellantider angör svensk hamn och möjlighet sålunda finnes att tämligen snart åtala den felande vid domstol, lär fartyget ofta nog icke kunna avvakta målets handläggning och avgörande därstädes, vadan ett åtal säkerligen långt ifrån alltid får, praktiskt sett, önskvärd effekt. Upphåves befälhavarens rätt till utövande av disciplinär bestraffningsrätt å fartyg, stadda i annan fart än som avses i förevarande paragraf, blir därför följdén antagligen den, att därunder begångna förseelser ofta nog alls icke eller allt för sent bliva beivrade. Och att detta kan medföra betänkliga olägenheter ligger i öppen dag.

Bestraffningsrätten utövas ju alltid under ansvar, och missbruk

därav kunna strängt bestraffas. Enligt förslaget är ock väl sörjt för att den disciplinärt bestraffade skall kunna få sin sak prövad i högre instans, eventuellt vid domstol.

Jag finner alltså tillräckliga skäl ej vara förebragta för ett frångående av gällande lags ståndpunkt i förevarande avseende.

Vad det föreslagna maximum av disciplinstraffet — mistning av hyra under sju dagar — beträffar, synes det, på sätt i flera av de i ärendet avgivna yttrandena framhållits, kunna starkt ifrågasättas, om detta kan anses för alla förhållanden lämpligen avvägt. Goda skäl synas tala för ett bibehållande i huvudsak av den i gällande sjölag upptagna principen om höjt straffmaximum vid iteration.

Justitieråden *Molin* och *Appelberg*:

Vi instämma med regeringsrådet *Ernberg* utom såtillvida, att vi icke finna det betänkligt att upphäva befälhavarens disciplinära bestraffningsrätt å fartyg i fart mellan svenska hamnar, varmed, på sätt kommerskollegium antytt, torde kunna likställas viss annan, mera lokal fart, exempelvis mellan orter vid Öresund.

Lagrådet:

Den i paragrafen förekommande uppräknings av förseelser, som må beläggas med disciplinstraff, synes böra kompletteras dels, i enlighet med det danska förslaget, med övergivande av post vid rodret eller på utkik, och dels, på sätt såväl det norska som det danska förslaget upptager, med oskickligt uppförande mot överordnad.

67 och 68 §§.

Lagrådet:

Dessa paragrafer innehålla bestämmelser om den ordning, i vilken sjöman kan söka rättelse i beslut, varigenom disciplinstraff ålagts honom av befälhavaren. Det är anmärkningsvärt, att därvidlag icke en bestämd och enhetlig procedur kunnat fastställas. Men vid närmare undersökning torde man finna, att goda skäl tala för det mångskiftande system av rättsmedel, som förslaget innefattar. Prövning av mönstringsförrättare torde väl motsvara ändamålet dels på grund av den snabbhet och formella obundenhet, varmed sådan prövning kan äga rum, och dels med hänsyn till nyttan, i händelse saken går vidare, av den utredning mönstringsförrättaren med sin praktiska erfarenhet bör kunna åstadkomma. I mönstringsförrättarens beslut bör givetvis ändring kunna sökas. Detta kan enligt förslaget ske hos ordförande i rådstuvurätt, och i sådant fall prövas och avgöres saken utan appell av denne eller annan av rät-

ten förordnad lagfaren ledamot. Det sålunda föreslagna bagatellförfarandet synes praktiskt lämpligt och tillräckligt betryggande. Då det emellertid icke alltid blir tillfälle att påkalla prövning av mönstringsförrättare eller att överklaga dennes beslut i nyss nämnd ordning, eftersom vederbörande därvidlag blir beroende av fartygets resor och uppehåll i hamn, lär man icke kunna undgå att, på sätt i förslaget skett, medgiva, att saken med förbigående av båda eller endast den sistnämnda av dessa instanser instämnes till domstol. Förslaget tillåter däremot icke, att tvistefrågan med förbigående av mönstringsförrättaren omedelbart anmäles hos rådstuvurättens ordförande. Även denna ståndpunkt torde vara välbetänkt.

Mot förslaget synes fördenskull någon principiell invändning icke vara att göra. Men i fråga om det föreslagna bagatellförfarandet torde vissa tilläggsbestämmelser vara erforderliga. Domaren bör uttryckligen berättigas att själv låta inkalla personer, som han önskar höra. Stadgande bör upptagas därom, att domaren äger utdöma förelagt vite och att över beslut, varigenom böter eller vite utdömes, klagan får föras i hovrätten. Då det icke kan komma ifråga att medgiva domaren befogenhet att tvångsvis kvarhålla fartyget till dess ärendet avgjorts, men fartygets avgång ofta torde utgöra ett faktiskt hinder för ytterligare utredning, som domaren kan anse nödig, och sålunda omöjliggöra ett fullt tillfredsställande avgörande, synes böra upptagas föreskrift därom att domaren, om han i följd av fartygets avgång från hamnen finner sig förhindrad att avgöra saken, äger avskriva densamma från vidare handläggning.

70 och 71 §§.

Lagrådet:

Förslagets reglering av den s. k. oegentliga besättningens ställning innefattar i huvudsak följande. Sedan i 2—4 kap. bestämmelser meddelats om besättningens tjänsteavtal och tjänsteförhållanden i övrigt, därvid enligt sjölagens språkbruk medlem av den egentliga besättningen betecknats såsom sjöman, uttalas dels i 70 §, att vad »ovan i denna lag» är stadgat för sjöman skall äga motsvarande tillämpning beträffande de å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen, och dels i 71 §, att med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, stadgandena i vissa paragrafer skola äga motsvarande tillämpning samt att de äga viss skyldighet i det i andra stycket angivna hänseende. I de därefter följande paragraferna i förslaget användes i allmänhet uttrycket »de ombord anställda» eller

något annat allmänt uttryck, som omfattar alla de nu nämnda kategorierna. Endast i 84, 85 och 88 §§ användes ordet *sjöman*, vilket innebär, att fråga är endast om person, tillhörande den egentliga besättningen. Härtill återkommer lagrådet vid dessa paragrafer.

Huruvida, materiellt sett, den sålunda föreslagna regleringen av den s. k. oegentliga besättningens ställning är den lämpligaste, är svårt att bedöma. Ifrågasätts kan dock, om tillräcklig anledning finnes att göra så stark skillnad mellan de båda i 70 och 71 §§ upptagna kategorierna och i allt fall huruvida icke vissa bestämmelser utöver de i 71 § föreslagna, exempelvis 28 § sista stycket och 50 § första stycket, böra vinna tillämpning jämväl å där avsedda personer.

Då förslaget avser, att jämväl de i 70 och 71 §§ omförmälda personer tillhöra besättningen, tarvar rubriken till 5 kap. viss jämkning.

Justitierådet *Appelberg*:

Därest lagrådets anmärkningar beträffande 84, 85 och 88 §§ anses böra lända till efterföljd, synes lämpligt vidtaga den ändring i avfattningen av 70 §, att ordet »ovan» utgår. Förslaget skulle enligt min mening härigenom vinna i formellt hänseende.

73 §.

Regeringsrådet *Ernberg*, justitieråden *Molin* och *Appelberg*:

Därest i 62 § göres ändring beträffande den fart, vari fartyg skall vara stätt för att disciplinstraff må kunna åläggas, bör stadgandet i första stycket av förevarande paragraf undergå motsvarande ändring.

77 §.

Lagrådet:

Sedan besättningsbok på grund av stadgandet i 76 § insänts till kommerskollegium, är den jämlikt tryckfrihetsförordningen att anse såsom offentlig handling. Icke blott den, vars rätt beröres av besättningsbokens innehåll, utan även envar annan har där rättighet att taga del av densamma och göra utdrag därur. Avfattningen av stadgandet i förevarande paragraf kan föranleda den uppfattning, att även efter det boken inkommit till kommerskollegium allenast de personer, vilkas rätt därav beröres, skulle äga taga kännedom om dess innehåll, och måste förty anses vilseledande.

Huruvida det är lämpligt, att besättningsboken med hänsyn till vad den kan innehålla om de ombord anställdas personliga förhållanden bör erhålla full publicitet, synes emellertid rätt tvivelaktigt, och det torde

fördensskull böra tagas i övervägande, om icke, för det fall att förslaget genomföres, sådan ändring bör vidtagas i tryckfrihetsförordningen, att besättningsbokens offentlighet i viss mån inskränkes.

78 §.

Lagrådet:

Därest, på sätt ovan hemställt, 10 § utgår ur förslaget, måste jämväl därtill anknutna stadganden i förevarande paragraf utgå.

I 58 § av förordningen angående sjömanshusen i riket m. m. den 13 juli 1911 stadgas straff för befälhavare, som förvägrar sjöman motbok, då han skall förses därmed av befälhavaren. Då skyldighet för befälhavare att förse sjöman med motbok upptagits i 11 § av förevarande förslag, synes straffpåföljd för uraktlåtenhet härutinnan icke böra saknas i förslaget. Stadgande härom torde kunna inflyta i 79 §. Vid bifall härtill bör nyssberörda stadgande i sjömanshusförordningen därur utgå.

79 §.

Regeringsrådet Ernberg:

Den här upptagna bestämmelsen om ansvar för befälhavare, som utan laga skäl vägrar någon att under fritid gå i land, synes olämplig och onödig. Det hemställs därför, att bestämmelsen måtte utgå ur förslaget.

81 §.

Lagrådet:

Beträffande den i första stycket andra punkten föreslagna bestämmelsen om straffarbets ådömande i visst fall hemställs, att, till vinnande jämväl av överensstämmelse med de i allmänna strafflagen tillämpade principer, nämnda bestämmelse måtte sålunda jämkas, att densamma kommer till användning allenast, där omständigheterna äro synnerligen försvårande.

Om, på sätt förordats vid 45 och 47 §§, i fråga om styrmans och maskinists skyldigheter med avseende å förande av skeppsdagbok och maskindagbok, i förslaget därutinnan endast hänvisning kommer att göras till förekommande bestämmelser i sjölagen, bör sista stycket i paragrafen ur förslaget utgå.

84 och 85 §§.

Lagrådet:

Då de i 52 och 53 §§ med avseende å rymmare upptagna reglerna enligt förslaget skulle bliva att tillämpa även på ombord anställd person,

som omnämnes i 70 §, kan det svårigen vara riktigt, att de straffrättsrättliga bestämmelser, som angående rymmaren och i rymningsbrott delaktiga upptagas i 84 och 85 §§, icke skulle gälla, om rymmaren vore en dylik person. De särskilda reglerna om påföljderna av rymning böra i detta hänseende erhålla enhetlig gestaltning, och riktigast synes vara, att jämväl bestämmelserna i sistnämnda paragrafer få tillämpning även i fråga om rymning av person, som tillhör den i 70 § nämnda kategorien.

Justitierådet *Molin*:

Förslagets 84 § innefattar vid jämförelse med 298 § sjölagen en betydande lindring av straffet för rymningsbrott. Det förefaller mig, som om man härutinnan gått väl långt, och åtminstone den modifikation synes befogad, att straffet i första stycket bestämmes till böter eller fängelse i högst tre månader.

86 §.

Lagrådet:

Det föreslås, att ur båda styckena av förevarande paragraf förutsättningen av försvårande omständigheter måtte utgå. Även om så sker, torde mildringen i förhållande till nuvarande straffskalor i 303 och 304 §§ sjölagen vara tillräcklig.

87 §.

Regeringsrådet *Ernberg*, justitieråden *Molin* och *Appelberg*:

Den i 305 § sjölagen givna beskrivningen å myteribrottet har i förslaget ersatts allenast av orden: »göra ombord anställda myteri.» Härav kan tilläventyrs föränledas tvekan, huruvida straff enligt förevarande lagrum må ådömas, ifall ombord anställda göra sig skyldiga till sådant förfarande, som omtalas i 305 § första stycket sjölagen, men av egen drift eller på befälhavarens befallning vända åter till lydnad och ordning utan att våld å person eller egendom blivit övat, i ty att i sådant fall förfarandet möjligen skulle kunna uppfattas endast såsom förberedelse eller försök till, men ej såsom fullbordat myteri.

Väl framgår av motiven, att detta ej varit avsett. Men ett straffbud bör givetvis, i den mån det låter sig göra, avfattas så, att dess rätta tolkning klart framgår redan av själva lagtexten. Den i sjölagen förekommande beskrivningen å ifrågavarande brott och skilda grader därav — vilken beskrivning ock äger vissa motsvarigheter i 10 kap. allmänna strafflagen och 6 kap. strafflagen för krigsmakten — synes därför vara att föredraga framför förslagets.

Vidkommande de i 305 § sjölagen nu upptagna straffsatserna, torde

en lindring därav kunna anses motiverad; och synes straffet lämpligen kunna bestämmas, i det fall, som avses i första stycket av nämnda paragraf, för anstiftare och anförare till fängelse eller till straffarbete i högst ett år och för annan deltagare till fängelse i högst sex månader eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, till böter; i det fall, som omförmäles i andra stycket av samma paragraf, för anstiftare och anförare till fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med två år och för annan deltagare till fängelse, varjämte beträffande det i tredje stycket åsyftade fallet synes kunna stadgas, att, på sätt förslaget ock innehåller, straffet må kunna bestämmas, för anförare och anstiftare till straffarbete i högst sex år och för annan deltagare till straffarbete i högst två år.

Att härmed icke åsyftas någon ändring av andra stycket i nu förevarande paragraf av förslaget, torde knappast behöva påpekas.

Justitierådet Berglöf:

Den för annan än anstiftare och anförare av myteri i första punkten föreslagna normala straffskalan synes mig allt för trång, och jag föreslår, att den sättes till fängelse. Relationen till straffskalorna i 86 § torde härigenom under alla förhållanden snarare förbättras än försämrats.

88 §.

Lagrådet:

Det förefaller av kommitténs uttalande i motiven till det remitterade förslaget som om kommittén haft för avsikt att här utbyta ordet »sjöman» mot uttrycket »någon å fartyget anställd», fastän så ej skett. Det riktiga torde ock vara, att paragrafen erhåller denna vidsträcktare omfattning.

93 §.

Lagrådet:

Brott, som omtalas i 89 § av förslaget, får enligt förevarande paragraf ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal. Gällande sjölag låter däremot dylikt brott falla under allmänt åtal. Någon anledning att frångå sjölagens ståndpunkt torde ej föreligga.

Justitieråden Berglöf, Molin och Appelberg:

De i 79 § av förslaget omförmälda brott finnas ej upptagna i förevarande paragraf och skulle alltså komma att falla under allmänt åtal. Bland nämnda brott ingår även obehörig vägran att låta sjöman under fritid gå i land. Dylik förseelse synes näppeligen vara av beskaffenhet att böra få åtalas av allmän åklagare, med mindre angivelse av målsägande skett, och bör därför medtagas bland de här uppräknade.

Regeringsrådet *Ernberg* hänvisade beträffande 79 § till vad av honom anförts vid nämnda paragraf.

98 §.

Lagrådet:

Den här föreslagna nya bestämmelsen om kompetens för polisdomstol eller poliskammare att handlägga vissa brottmål, som böra bedömas efter sjömanslagen, synes näppeligen kunna förordas. Dessa domstolar torde ej ägna sig för en sådan, för deras nuvarande verksamhet skäligen främmande uppgift. Det är härvid att märka, att den föreslagna begränsningen till brott, varå ej må följa svårare straff än böter, ingalunda utesluter, att nog så invecklade fall skulle kunna dragas under dessa domstolar. Genom det i förslaget bibehållna uteslutandet av lantdomstolar från handläggningen av ifrågavarande mål torde dessas skyndsamma behandling vara tillräckligt tillgodosedd. På grund av det anförda hemställs, att andra stycket utgår ur förevarande paragraf.

99 §.

Lagrådet:

Då enligt 286 § sjölagen straffet för befälhavare, som icke ombord å fartyget har ett exemplar av sjölagen och spisordningen, är begränsat till etthundra kronors böter, synes samma begränsning böra iakttagas i förevarande paragraf.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Lagrådet:

Under 45 och 47 §§ i förslaget till sjömanslag har lagrådet anmärkt, att de däri intagna bestämmelserna att styrman och maskinist äro ansvariga för riktigheten av dagbok, som föres av dem, böra, därest de icke anses kunna helt uteslutas, upptagas i 36 § sjölagen. Bifalles denna hemställan, bör alltså nu förevarande förslag innehålla förordnande om den ändrade lydelse, sistnämnda paragraf sålunda skulle erhålla.

Enligt förslagets ingress skola bland andra 44 och 96 §§ sjölagen upphöra att gälla. Under hänvisning till vad lagrådet anförts i fråga om 56 § i förslaget till sjömanslag hemställs om sådan ändring av nämnda ingress, att dels av 44 § sjölagen endast första stycket och andra punkten av andra stycket förklaras skola upphöra att gälla och dels 96 § i sjölagen uteslutes ur uppräknningen av de lagrum, som upphävas.

Med hänvisning till vad lagrådet yttrat beträffande 9 § i förslaget

till sjömanslag hemställles, att i förevarande förslag upptages även 48 § sjölagen med den lydelse denna paragraf skulle få enligt lagrådets anvisning.

Enligt vad lagrådet anfört vid 3 § av förslaget till sjömanslag skulle där berört stadgande i 61 § sjölagen kvarstå. Härav följer, att endast första punkten av 61 § sjölagen bör upphävas.

Då 69 § sjölagen ingår i 3 kap., som behandlar befälhavarens förhållanden, synes oegentligt att, såsom i förslaget skett, i denna paragraf upptaga regel även om att annan å fartyget anställd ej må för gäld hindras att avresa. Anledningen till införandet där av denna regel, som nu förekommer i 76 § sjölagen, har varit önskan att få hela 4 kap. sjölagen upphävt. Enär emellertid, om lagrådets hemställanden beträffande vissa andra paragrafer godkännas, några av lagrummen i sjölagens 4 kap. i allt fall skulle komma att där kvarstå, synes riktigast vara, att jämväl 76 § får kvarstå, och att följaktligen någon ändring av 69 § icke sker.

Någon motsvarighet till stadgandena i 70 § första stycket sjölagen har icke upptagits i förslaget till sjömanslag. Såsom skäl härför har kommittén (vid 10 § i det första förslaget) huvudsakligen anfört, att i sådant avseende erforderliga föreskrifter böra inflyta i en bemanningsförfordning. I anslutning till vad ovan vid 10 § av förslaget till sjömanslag anförts hemställles, att intill dess så kan ske nu berörda stadganden få kvarstå oförändrade i sjölagen. I enlighet med vad under 10 § i förslaget till sjömanslag hemställts bör jämväl andra stycket av 70 § sjölagen bibehållas där. Ingressen till förevarande förslag bör alltså innehålla, att av 70 § tredje stycket skall upphöra att gälla.

Under hänvisning till vad beträffande 23 § i förslaget till sjömanslag anförts hemställles, att av 95 § sjölagen endast andra stycket förklaras skola upphöra att gälla.

Därest 70 § första och andra styckena komma att kvarstå i sjölagen, kan 285 § samma lag icke helt upphävas.

Justitierådet *Berglöf*:

Då något som helst skäl ej förefinnes att göra det i andra stycket av 50 § sjömanslagen föreslagna stadgandet tillämpligt å passagerare, bör, under förutsättning att nämnda stadgande bibehålles, iakttagas, att detsamma ej kommer att inbegripas under den i 171 § gjorda hänvisningen.

Ur protokollet:

Erik Ölander.

*Utdrag ur protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
fredagen den 13 januari 1922.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för social- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Åkerman lagrådets den 16 juni 1921 avgivna utlåtande över det den 4 mars 1921 till lagrådet remitterade, av sjölagskommittén avgivna förslag till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Departementschefen anför:

»Det förslag till sjömanslag, vilket nu föreligger såsom ett led i den pågående revisionen av gällande sjölagstiftning, har framgått ur ett samarbete med danska, finska och norska kommitterade. Frågan om en revision av de i huvudsak överensstämmande skandinaviska sjölagarna har länge stått på dagordningen, och krav därpå hava vid olika tillfällen framförts jämväl inom den svenska riksdagen. Sedan norska regeringen under hösten 1917 tagit initiativ till ett för Sverige, Danmark och Norge gemensamt arbete för en dylik revision samt svenska och danska regeringarna förklarat sig beredda till ett sådant samarbete, sammanträdde under oktober månad 1918 i Stockholm delegerade för de tre länderna, därvid träffades närmare överenskommelse angående omfattningen av och tillvägagångendet vid det ifrågasatta utredningsarbetet. Med godkännande av vad de delegerade föreslagit beslöt Eders Kungl. Maj:t den 31 december 1918 att uppdraga åt en kommitté att deltaga i det överenskomna arbetet. Efter det att för omförmälda ändamål kommittéer blivit jämväl i Danmark och Norge tillsatta samt tillika Finland anslutit sig till samarbetet, hava de fyra kommittéerna enat sig om att till en början, jämsides med arbetet rörande befraktningsavtalet, till behandling upptaga den så att säga sociala delen av sjölagstiftningen ävensom att ur sjölagen utbryta denna del att utgöra en särskild lag, benämnd sjömanslag. Under senare hälften av år 1920 avgåvo kommittéerna förberedande förslag till sjömanslag i avsikt att därigenom bereda såväl vederbörande

myndigheter som ock olika sammanslutningar av redare och sjöfolk inom respektive länder tillfälle att yttra sig över desamma. Sedan dylika yttranden inkommit och överlämnats till de särskilda kommittéerna, hava dessa ånyo sammanträtt samt i åtskilliga avseenden omarbetat förslagen. Slutliga förslag i ämnet avgåvos den 5 februari 1921 av den svenska kommittén och sedermera under året av de övriga kommittéerna.

De fyra förslagen till sjömanslag äro väsentligen överensstämmande med varandra i de delar, vilka innefatta rent sjörättsliga bestämmelser. Sålunda äro de fem första kapitlen nära nog lika såväl i innehåll som i form. Härefter framträda emellertid olikheter. Bestämmelser om förändret av särskild besättningsbok upptagas endast i det svenska förslaget (kap. 6). Straffbestämmelser, motsvarande de i kap. 7 (danska och finska förslagens kap. 6) intagna, innehållas icke i det norska förslaget, i det att Norge sedan länge haft hithörande bestämmelser införda i den allmänna strafflagen. De svenska, danska och finska förslagens straffbestämmelser äro emellertid i huvudsak överensstämmande. Slutligen upptager endast det svenska förslaget processuella föreskrifter (kap. 8), varjämte det finska förslaget i motsats till de tre andra i särskilt kapitel innehåller bestämmelser, innefattande vissa modifikationer i de tidigare givna reglerna.

Angående det närmare innehållet i förslaget till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen tillåter jag mig hänvisa till själva förslagen, som äro bilagda protokollet den 4 mars 1921. Det av kommittén avgivna förberedande förslag med motiv jämte kommerskollegiums och socialstyrelsens utlåtanden däröver torde få såsom bilagor fogas vid detta protokoll.»

Härefter redogör departementschefen för innehållet av lagrådets utlåtande och anför därvid:

»Mot de grunder, varå förslagen vila, har lagrådet, som ansett det följdriktigt och påkallat, att den sociala lagstiftningen jämväl på förevarande område gjorts till föremål för en mera ingående behandling, icke haft något att erinra. Jämväl utbrytandet ur sjölagen av förevarande lagstiftning har vunnit lagrådets godkännande. Jag instämmer härutinnan med lagrådet. Möjligt är emellertid, att, på sätt lagrådet förmenar, frågan om lämpligheten att upptaga i en särskild sjömanslag däri behandlade ämnen kan finnas böra vid den fortsatta revisionen av sjölagstiftningen tagas under förnyat övervägande.

De erinringar, som framställts av lagrådet eller dess särskilda ledamöter, röra till stor del detaljer och äro i viss mån av övervägande formell natur. För att åstadkomma samförstånd i fråga om de åtgärder,

till vilka erinringarna kunna föranleda, hava delegerade från Sverige, Danmark, Finland och Norge under sistlidna september månad haft överläggningar i Stockholm. Beträffande den överarbetning av såväl förslaget till sjömanslag som till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, vilken därefter ägt rum inom justitiedepartementet, får jag anföra följande.

Förslaget till sjömanslag.

1 §.

Mot stadgandet i 1 § hava två ledamöter av lagrådet anmärkt, att det måste betraktas såsom synnerligen oegentligt att ålägga den ene av två avtalande parter att sörja för att avtalet erhåller en viss form. Då det är uppenbart, att den redaren ålagda skyldigheten icke kan sträcka sig längre än till att fullgöra vad på honom må ankomma för avtalets upprättande, torde anmärkningen icke böra föranleda någon ändring av förslaget.

2 §.

Lagrådets samtliga ledamöter hava uttalat sig för upptagandet i 2 § av bestämmelse om skyldighet för befälhavaren att, där det för tillvaratagande av redarens eller lastägares rätt är nödigt, kvarstanna i tjänsten efter uppsägningstidens utgång, till dess ny befälhavare varder utsedd och tillträder befattningen, dock högst vissa dagar efter fartygets ankomst till hamn. Väl är jag ense med lagrådet därutinnan, att dylik skyldighet åtminstone icke i regel torde kunna utan positivt stadgande anses åligga befälhavaren. Men jag är icke övertygad om nödvändigheten eller lämpligheten av ett sådant stadgande. I det praktiska livet torde i de sällsynta fall, då denna paragraf kan komma till användning, förhållandena helt visst i allmänhet gestalta sig så, att en befälhavare, som uppsagt sin tjänst — vanligtvis till frånträdande i viss hamn, där fartyget kan beräknas inträffa vid uppsägningstidens utgång — skall finna med sin fördel förenligt att, om så skulle erfordras, där invänta den nye befälhavaren för att till honom överlämna fartyget och dess förande. Skulle emellertid i något enstaka fall så icke vara förhållandet och ny befälhavare icke hunnit utsändas till fartyget, lär det, så långt sig överhuvud göra låter på lagstiftningens väg, vara sörjt för redarens och lastägares bästa genom stadgandet i sjölagens 29 §, enligt vars grunder det måste anses åligga befälhavaren, innan han lämnar fartyget, att giva styrmannen eller annan av besättningen nödig underrättelse och

föreskrift. Med det av lagrådet föreslagna stadgandet skulle för övrigt vinnas allenast ett framflyttande med en eller annan dag av tidpunkten för befälhavarens frånträdande av tjänsten, medan för tiden därefter det med stadgandet avsedda syftet icke skulle främjas.

En mindre redaktionell jämkning har vidtagits i denna paragraf.

3 §.

Vidkommande lagrådets påpekande vid 3 § återkommer jag till detsamma vid förslaget till lag om vissa ändringar i sjölagen.

4 §.

Med föranledande av de inom lagrådet vid 4 § gjorda erinringar och av skäl, som jag kommer att anföra vid 28 och 32 §§, har 4 § inskränkts till att endast avse befälhavarens rätt till hyra, medan jag låtit hans rätt till fri hemresa med underhåll omfattas av hänvisningen i 7 §.

6 §.

Vidkommande de inom lagrådet uttalade betänkligheterna mot det i 6 § upptagna stadgandet om rätt för befälhavaren till ersättning för arbetslöshet vid fartygets förolyckande, så ock beträffande den av lagrådets flesta ledamöter vid 6 § gjorda hemställan om upptagande i förslaget av stadgande om rätt för redaren vid vissa oförutsedda händelser att omedelbart häva tjänsteavtalet hänvisas till vad nedan anföres vid 41 §.

7 §.

På sätt anmärkts vid 4 § hava vissa jämkningar vidtagits i 7 §, varjämte uteslutits orden »och bouppteckning», vilka torde av förbiseende hava influtit i texten.

9 §.

Med beaktande av vad lagrådet framhållit i fråga om avfattningen av 9 §, första stycket, har jag låtit upptaga det finska utkastets formulering, att befälhavaren *är behörig* att å redarens vägnar antaga fartygets besättning. Däremot anser jag det icke nödvändigt att vidtaga någon ändring i sjölagens 48 §, som innehåller föreskrifter om befälhavarens allmänna behörighet att företräda redaren i förhållande till tredje man; frågan om ändring av denna paragraf torde utan olägenhet kunna anstå i avbidan på den fortsatta revisionen av sjölagen.

I andra stycket i 9 § stadgas, att antagandet av den underordnade

maskinpersonalen skall ske efter samråd med förste maskinisten. Enligt nämnda stadgande skulle befälhavarens samrådande med denne avse endast antagandet av maskinpersonal av manskapsgrad, och lagrådet har ifrågasatt ett förtydligande av stadgandet i denna riktning. Jag kan emellertid icke inse, varför befälhavaren ej skulle vara skyldig att samråda med förste maskinisten jämväl när befälhavaren, låt vara undantagsvis, antager maskinpersonal av befälsgrad. Stadgandet har därför omarbetats i nu angiven riktning, i samband varmed åt detsamma givits en sådan avfattning, att det tydligare framgår, att påbudet i fråga icke gäller, då redaren själv anställer maskinpersonalen.

10 §.

Då frågan om införandet i Sverige av en bemanningsförfordning ännu är beroende på prövning och man från de tre övriga ländernas sida uttalat sig för bibehållandet i sjömanslagen av ett stadgande, svarande mot det i 10 § upptagna, har jag lämnat utan avseende vad lagrådet härutinnan ifrågasatt samt endast vidtagit det av lagrådet förordade utslutandet av orden »eller annat arbete ombord».

13 §.

En mindre redaktionell jämkning har vidtagits i denna paragraf.

16 §.

Lagrådets vid 16 § gjorda erinringar anser jag icke böra föranleda annan ändring, än att orden »två dagar efter ankomsten» ändras till »två dagar efter ankomstdagen».

19 §.

Enligt kungörelsen den 24 september 1906 är sjömans rätt att anlita svensk konsul för hemsändning av penningar i fråga om vicekonsulaten begränsad till sådana, som av vederbörande generalkonsul eller konsul anvisats. Då det kan befinnas nödigt att fortfarande bibehålla denna eller liknande begränsning, har jag funnit det lämpligt att överlåta åt Konungen att utfärda närmare föreskrifter härom och i överensstämmelse därmed i 19 §, tredje stycket, infört nödigt tillägg.

20 §.

Avfattningen av 20 §, andra stycket, har något jämkats i anledning av inom lagrådet utav två ledamöter gjord erinran.

22 §.

Gällande sjölag (94 §) bestämmer, att sjöman, som är förhyrd mot visst belopp för resa, skall i händelse av förlängning av resan erhålla

tillägghyra — utom för uppehåll, som av redare eller befälhavare vållas — endast för den tid fartyget uppehållits för vissa i paragrafen angivna händelser och endast för uppehåll, som varat minst åtta dagar å rad. I förslaget 22 §, andra stycke, uppställs åter den grundsats, att tillägghyra skall utgå vid envar förlängning av resan. Denna tillägghyra skall dock i visst fall icke beräknas till högre belopp än gängse månadshyra. Lagrådets samtliga ledamöter hava avstyrkt denna ändring samt förordat ett bibehållande av gällande rätt, dock att inskränkningen till minst åtta dagars uppehåll borde utgå. Som skäl härför har i huvudsak anförts, att sjömannen genom den högre hyra vid mönstring för resa, som i allmänhet utgår, måste anses erhålla ersättning för den risk, som även under vanliga förhållanden förefinnes för att resan kan taga längre tid än som beräknats. Jag kan icke biträda denna uppfattning. Så som förhållandena nu äro — då ångfartygsdriften är den huvudsakliga samt förhyrning mot visst belopp för resa är ytterligt sällsynt och antagligen förekommer endast någon gång, då ett fartyg skall å viss plats avhämtas för att föras hem eller till annan ort och förhyrningen således avser en mera kortvarig tidrymd — torde en väsentlig och måhända den väsentligaste orsaken till förhöjningen av hyran vara att söka i risken för sjömannen att vid resans slut stå utan anställning och därmed ock för en kortare eller längre tid vara förlustig sin dagliga arbetsförtjänst. Jag har därför låtit berörda stadgande kvarstå i förslaget, därvid jämväl bibehållits den av lagrådets flesta ledamöter såsom riktig erkända distinktionen mellan tillägghyra, som beräknas efter den avtalade hyran och sådan, som utgår efter gängse månadshyra. Erinras må ock, att denna bestämmelse givetvis icke lägger hinder i vägen för avtal i motsatt riktning.

23 §.

I likhet med lagrådet anser jag den i 23 § reglerade frågan om sjömans rätt till hyra, som inbesparas därigenom att besättningen under resa förminskas, böra lösas i samband med lagstiftningen om sjöfolkets arbetstid. Denna fråga torde därför böra hänskjutas till de inom kommerskollegium tillkallade sakkunniga för revidering av lagen om arbetstiden å svenska fartyg. Då det emellertid icke för närvarande kan med bestämdhet avgöras, huruvida denna revision hinner slutföras i så god tid, att förslag i ämnet kan föreläggas innevarande års riksdag, och då det mot förslaget 23 § svarande stadgande i sjölagen, 95 § första stycket, med hänsyn till önskvärdheten att få sjölagens hela 4 kap. upphävt icke lämpligen kan där kvarstå, föreslår jag, att 23 § bibe-

hålles i oförändrat skick enligt förslaget i avbidan på den slutliga revisionen av berörda arbetstidslag. Ett uteslutande i samband därmed av förevarande paragraf lär icke möta några svårigheter, helst som 22 § lämpligen kan uppdelas i två paragrafer med nummer 22 och 23.

24 §.

I kommitténs förberedande förslag (35 §) hade stadgats skyldighet för redaren att till avliden sjömans dödsbo utgiva en månads hyra utan annan begränsning, än att dödsfallet skulle hava inträffat, medan kostnaden för sjömannens begravning ännu åvilade redaren. I anledning av avstyrkande utlåtanden från redareföreningen, vissa sjömanshus och kommerskollegium vidtogs den ändring, att stadgandets tillämpning gjordes beroende därav, att sjömannen varit i redarens tjänst under de sista sex månaderna före dödsfallet. I avgiven reservation har redarrepresentanten inom kommittén ansett fullgiltig anledning för upptagandet av en dylik bestämmelse icke föreligga. Lagrådet har anslutit sig till denna uppfattning. Som skäl för stadgandets avstyrkande har i huvudsak framhållits, att den redaren ålagda förpliktelsen, som saknade motstycke inom annat verksamhetsområde, icke kunde anses vara betingad av några ur sjöfartsnäringsens speciella karaktär härledda skäl. Jag kan icke instämma härutinnan. De stora faror för liv och hälsa, varmed sjömansyrket är förenat, och vartill motsvarighet knappast torde finnas inom något annat yrke, synas mig väl berättiga upptagandet av denna bestämmelse. Visserligen må det medgivas, att en utveckling av försäkringsväsendet på detta område, såsom inom lagrådet framhållits, vore en i och för sig lämpligare väg att tillförsäkra efterlevande ett behövt understöd vid familjeförsörjarens frånfälle, och jag hyser också förhoppning, att spørsmålet om familjepension i samband med frågan om sjöfolkets pensionering i övrigt, vilken fråga för närvarande är under behandling hos de s. k. skeppstjänstkommitterade, skall inom en snar framtid bringas till en lycklig lösning. Att emellertid i avbidan på förslag härom undanskjuta en bestämmelse med ifrågavarande behjärtansvärda syfte synes mig ej vara skäligt, så mycket hellre, som jag är övertygad om att denna förpliktelse — vilken för övrigt segelfartygsföreningen ej velat motsätta sig — icke skulle för rederinäreringen innebära någon nämnvärd tunga. Jag antager nämligen, att risken för utgivandet av dylikt understöd bör kunna mot en troligtvis ringa premie genom försäkring täckas. Jag har därför låtit förevarande stadgande kvarstå i förslaget samt endast däri vidtagit nödig omformulering i anledning av lagrådets anmärkning rörande stadgan-

dets tillämpning, då sjöman avlidit efter det han på grund av sjukdom avskedats. Vilken ställning de övriga länderna komma att intaga till förevarande fråga, synes ännu vara ovisst. Vidkommande stadgandets förhållande till lagen om försäkring för olycksfall i arbete den 17 juni 1916 och lagrådets med avseende därå gjorda påpekande anser jag, att tilläggs-hyra bör utgå, även om sjömans död förorsakats av olycksfall. Att detta också varit kommitténs mening synes mig ganska visst. Till klargörande av stadgandets innebörd härutinnan har jag trott mig kunna föreslå endast den jämkning, att tredje stycket, som avhandlar fartygs förolyckande med man och allt, upptages som en andra punkt i första stycket.

25 §.

Lagrådets anmärkning vid 25 § har iakttagits genom inskjutandet i första raden av orden »i förskott».

Till följd av omformulering av 32 § har hänvisningen till nämnda paragrafs tredje stycke ändrats att avse första stycket.

26 §.

I denna paragraf har ordet »läkarbesiktning» ändrats till »läkarundersökning».

27 §.

Med beaktande av vad lagrådet framhållit vid denna paragraf har jag låtit i första stycket intaga det förtydligande tillägg, att den vård, som tillkommer sjuk sjöman, omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel, i samband varmed en mindre omformulering påkallats.

I andra stycket har ordet »läkarbesiktning» ändrats till »läkarundersökning».

I anledning av från norskt håll framställt önskemål har i denna paragraf såsom ett nytt tredje stycke tillfogats en bestämmelse om skyldighet för befälhavaren att taga hand om de effekter, varom sjuk sjöman icke själv kan draga försorg.

28 §.

Enligt gällande sjölag (64 resp. 90 §) åtnjuter befälhavare resp. sjöman, som är sjuk eller skadad, sjukvård på redarens bekostnad jämväl efter det han lämnat tjänsten, dock icke utöver fyra veckor. Denna bestämmelse lär i praxis hava tolkats så, att rätt till fri sjukvård föreligger icke blott i det fall, att han entledigats på grund av sjukdom eller skada, utan överhuvudtaget då han utan egen begäran frånträtt sin

befattning, medan han är sjuk eller skadad, vare sig tjänstetiden gått till ända eller han utan laga skäl, av vad orsak det vara må, avskedats från sin tjänst. Huruvida kommittén åsyftat att — på sätt ordalagen i 28 § kunna giva vid handen — begränsa rätten till sjukvård för tiden efter det tjänsteavtalet upphört till det fall, att avskedandet skett med åberopande av sjukdom eller skada såsom grund härför, synes icke klart. I allt fall hava några skäl för en dylik begränsning icke förebragts. Två ledamöter av lagrådet hava emellertid vid 4 § uttalat sig till förmån härför, därvid dock nämnda ledamöter synas i främsta rummet hava haft för ögonen den i 32 § upptagna rätten till hyra vid avskedande på grund av sjukdom eller skada. Härtill återkommer jag vid sistnämnda paragraf. Däremot hava de båda andra ledamöterna av lagrådet oförbehållsamt anslutit sig till den av praxis intagna ståndpunkten. I överensstämmelse härmed har jag ock låtit förtydliga 28 §.

Vad nu sagts om rätt till sjukvård torde också gälla om rätt till fri hemresa vid sjukdom. Bestämmelserna härom, som återfinnas i förslagets 32 §, hava därför utvidgats att omfatta de fall, då rätt till sjukvård föreligger, och i samband därmed av mig överflyttats till 28 §.

Motsvarande ändringar, så vitt avser befälhavaren, hava vidtagits genom av mig redan antydda jämkningar i 4 och 7 §§.

Avfattningen av sista stycket i 28 § har något jämkats, dels i anledning av det omfång, som i 27 § givits åt begreppet vård, och dels till följd av en inom lagrådet utav en ledamot gjord anmärkning.

29 §.

Denna paragraf har av mig jämkats till närmare överensstämmelse med de danska och norska förslagen.

30 §.

I denna paragraf har företagits viss jämkning, föranledd av i 28 § vidtagen ändring.

31 §.

Då befälhavaren någon gång kan bli nödsakad att göra utlägg för sjömans sjukvård m. m., även om konsul finnes på platsen, har stadgandet något omformulerats.

32 §.

Bland förhållanden, på grund varav redaren skall vara berättigad att i förtid häva tjänsteavtalet, upptages enligt förevarande paragraf

först det, att sjöman för längre tid satts ur stånd att fullgöra sin tjänst till följd av sjukdom eller skada. Om en sjöman råkar i en mera långvarig sjukdom, kunde det lätt leda till obillighet, ifall redaren, som ju icke kan tillgodogöra sig hans arbetskraft och ofta är nödsakad att genast antaga och avlöna annan i hans ställe, skulle vara tvungen att under måhända lång tid fullgöra sina förpliktelser enligt avtalet. Avtalet bör dock icke såsom enligt gällande sjölag få hävas utan vidare; sjömannen har därför också tillerkänts — förutom fri sjukvård och fri hemresa — hyra för en månad, om han tillhör manskapsgraden, och för två månader, om han tillhör befälsgraden. För befälhavaren gäller enligt 4 § ungefär enahanda bestämmelse, dock att hyra skall utgå för tre månader. I likhet med lagrådets flesta ledamöter (se uttalandena vid 4 §) finner jag förevarande bestämmelser såväl med hänsyn till redarens som sjömannens resp. befälhavarens berättigade intressen väl avvägda. Enligt det norska förslaget har emellertid rätten till tilläggshyra ytterligare begränsats till den tid, under vilken den avskedade på grund av sjukdomen varit oförmögen till arbete. En ledamot av lagrådet har ifrågasatt upptagandet i förslaget av en dylik bestämmelse. Med denna begränsning och under förutsättning, att sjömannen varit i redarens tjänst under viss minimitid, har emellertid denne ledamot velat medgiva rätt till tilläggshyra, icke blott då sjömannen, såsom enligt förslaget, avskedats i förtid på grund av sjukdom, utan även då han vid avtalstidens utgång eller på grund av i laga ordning skedd uppsägning frånträtt tjänsten, medan han är sjuk. Såsom jag framhållit vid 28 §, anser jag väl sjömannen hava berättigade anspråk på *sjukvård och hemresa*, oberoende av om han före tjänstetidens utgång på grund av sjukdom avskedats eller ej. Men att utsträcka rätten till *hyra* längre än för den tid, vartill tjänsteavtalet berättigar honom, anser jag näppeligen kunna gå för sig, och de villkor och begränsningar, som för sådant fall ansetts nödiga, torde också visa de svårigheter, som därmed äro förenade. Bland de delegerade har man också varit enig härom, och vad angår den i det norska förslaget innehållna begränsningen torde denna, enligt vad jag förnummit, icke komma att bibehållas i det överarbetade förslaget.

Då emellertid avfattningen av förevarande paragraf — liksom 28 § — givit anledning till tvekan, har densamma förtydligats samt jämväl i övrigt omredigerats; därvid har i viss mån iakttagits den av lagrådet gjorda erinran, att däri icke böra upptagas några bestämmelser om sjömans rätt att vid sjukdom erhålla hyra, medan han står kvar i tjänsten.

På sätt anmärkts vid 28 § hava bestämmelserna i 32 § om fri hemresa överflyttats till 28 §. Jag har däremot icke ansett skäl före-

ligga att frågå förslagets i överensstämmelse med gällande rätt upptagna stadgande, att sjömans skyldighet att antaga tjänst å fartyg till hemlandet göres beroende därav, att han anställs på lika förmånliga och icke allenast, såsom lagrådet ifrågasatt, på skäliga villkor.

33 §.

Lagrådets samtliga ledemöter hava på anförda skäl hemställt om upptagande i 33 § av ett mot punkt 5 i norska förslaget svarande stadgande, att befälhavaren skall äga rätt att avskeda sjöman, om denne i strid med 43 § vid utländsk domstol anhängiggör tvist om tjänsteförhållandet. Lagrådet har förmenat, att en dylik överträdelse eljest icke skulle kunna beivras. Jag är icke helt övertygad härom; fastmera antager jag, att ett överträdande av den i 43 § givna föreskriften, medan tjänsteavtalet består, innebär en förseelse i tjänsten och förty ådrager vederbörande bötesansvar enligt förslagets 91 § (sjölagens 308 §) och därmed även skadeståndsskyldighet. I allt fall anser jag en bestämmelse av ifrågasatt slag icke blott mindre lämplig utan även föga effektiv. Det må nämligen uppmärksammas, dels att ett avskedande givetvis icke kan bringas till verkställighet inom det lands territorium, där tvisten anhängiggjorts, och dels att den föreslagna påföljden, avsked från tjänsten, är utan all betydelse, om sjömannen, då han drager tvisten inför utländsk myndighet, redan lämnat sin anställning. Jag har alltså lämnat förslaget orubbat i denna del.

35 §.

I denna paragraf har vidtagits en mindre redaktionell jämkning.

36 §.

Lagrådets mot avfattningen av 36 § gjorda erinran har iakttagits.

41 §.

I kommitténs förberedande förslag (28 §) hade stadgats rätt för sjöman att vid fartygets förolyckande erhålla, förutom fri hemresa, hyra under den tid, som härför åtgår. För befälhavaren gällde enahanda bestämmelse enligt förslagets 6 §. I det slutliga kommittéförslaget (41 och 6 §§), vilket liksom gällande lag tillerkänner vederbörande fri hemresa på statsverkets bekostnad, har — med beaktande av det å internationella arbetsorganisationens konferens i Genua år 1920 antagna förslag till konvention angående ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygets förolyckande — upptagits en bestämmelse av samma innebörd som § 2 av konventionen,

nämligen att sjöman resp. befälhavare, som blir arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger rätt till ersättning, motsvarande hyra för den tid, han är utan anställning, dock högst för två månader.

Konventionsförslaget, som i dess helhet finnes återgivet i Kungl. Maj:ts proposition till 1921 års riksdag, nr 361, med anhållan om riksdagens yttrande över vissa vid Washington- och Genuakonferenserna fattade beslut, innehåller i huvudsakliga delar följande:

§ 1. Med »sjöman» förstås vid tillämpning av denna konvention en var, som är anställd å fartyg, nyttjat i sjöfart.

Med »fartyg» förstås vid tillämpning av denna konvention varje i allmän eller enskild ägo varande båt, fartyg eller skepp, av vad slag som helst, vilket nyttjas i sjöfart, med undantag likväl för krigsfartyg.

§ 2. Då fartyg förolyckas, skall redaren eller den, med vilken sjömannen slutit avtal om tjänst ombord å fartyget, till varje å fartyget anställd sjöman utgiva ersättning för den arbetslöshet, som förorsakas av fartygets förolyckande.

Denna ersättning skall utgå för alla de dagar, varunder sjömannen är verkligt arbetslös och enligt den beräkningsgrund, som gäller för den genom avtalet bestämda hyran, men må den totala ersättningen begränsas till ett belopp motsvarande två månaders hyra.

§ 3. Ersättning, som här avses, skall åtnjuta samma rättsliga skydd som fordran på intjänad hyra, och skall sjömannen för dess indrivande äga anlita samma tillvägagångssätt som beträffande sådan fordran.'

§ 4 förpliktar de ratificerande staterna att tillämpa konventionsbestämmelserna på vissa kolonier, besittningar och protektorat, §§ 5—8 innehålla bestämmelser om ratifikation och ikraftträdande, § 9 stadgar rätt att efter fem år uppsäga konventionen och § 10 medger eventuell revision vart 10:de år.

Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska samarbetet har — i samråd med kommerskollegium och socialstyrelsen och efter det representanter för Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälhavareförening, svenska maskinbefälsförbundet samt svenska sjömans- och eldareunionerna beretts tillfälle att yttra sig — den 29 april 1921 till Kungl. Maj:t avgivit infortrat utlåtande i ärendet samt därvid beträffande § 2 i huvudsak anfört följande: Bestämmelserna i denna paragraf, som utgör konventionens huvudstadgande, ha tillkommit med hänsyn till den svåra ställning, i vilken en sjöman oftast råkar efter lidet skeppsbrott, särskilt om förolyckandet ägt rum långt borta från hemlandet. Begränsningen av ifrågavarande ersättning till att avse endast den tid, sjömannen inom loppet av de närmaste två månaderna efter fartygets förolyckande är verk-

ligt arbetslös, d. v. s. ej kan finna ny anställning, torde enligt delegationens förmenande få anses skälig. Här stadgade understödsskyldighet torde ej heller kunna bli avsevärt betungande för redaren, då sjöolyckor av här åsyftad art ej ofta förekomma och risken dessutom lär kunna täckas genom försäkring mot en troligtvis ganska ringa premie. Förevarande paragraf har emellertid givit anledning till erinringar från såväl kommerskollegii som Sveriges redareförenings sida. Av collegium har sålunda hävdats, att ifrågavarande ersättningsskyldighet ej skäligen borde åläggas redaren. Från redareföreningens sida har gjorts gällande, att förevarande bestämmelse skulle leda till, att sjöman i nära nog varje fall vid förlisning, oavsett när den äger rum, skulle beredas två månaders hyra, emedan vederbörande organisation, så länge någon annan arbetslös funnes att tillgå, skulle under de två månaderna förhindra hans påmönstring. Med hänsyn till ersättningens begränsning till den tid, då sjömannen är verkligt arbetslös, och till de möjligheter arbetsförmedlingen torde äga att motverka missförhållande av berörda slag, synes den från redareföreningens sida framställda erinringen icke kunna tillmätas större betydelse.

Lagrådets samtliga ledamöter hava avstyrkt den i förslagets 41 § upptagna, från Genuakonventionen hämtade bestämmelse.

På de av nämnda delegation anförda skäl och med hänsyn till önskvärdheten att främja det internationella lagstiftningsarbetet på förevarande område hade jag helst sett, att Sverige redan nu biträtt denna konvention. Såvitt jag emellertid kunnat inhämta, har ännu icke någon stat ratificerat densamma, och det vill synas, som om man från dansk, finsk och norsk sida vore mest benägen att för närvarande ställa sig avvaktande. Vid sådant förhållande och då ett ratificerande enbart från Sveriges sida skulle medföra, att utländska sjömän å våra fartyg erhöles arbetslöshetsunderstöd utan att motsvarande förmån tillkomme svenska sjömän å utländska fartyg, synes mig försiktigheten bjuda att låta frågan om Sveriges anslutning till förevarande konvention anstå ännu någon tid, intill dess man kan få en överblick över i vilken utsträckning konventionen kommer att ratificeras av de större sjöfarande nationerna. Något ovillkorligt samband med antagandet av förslaget till sjömanslag har ej heller ratifikationsfrågan. Såsom lagrådet framhållit, kan nämligen stadgande om Sveriges biträdande av konventionen mycket väl och måhända lämpligare utfärdas såsom särskild, under konventionens giltighetstid vid sidan av sjömanslagen gällande författning. Jag har alltså uteslutit andra stycket i 41 § och i stället i därpå följande stycke inarbetat den bestämmelsen, att svensk sjöman i händelse av anställningens upphörande i utlandet till följd av fartygets förolyckande

skall äga rätt till hyra under hemresan. Samma bestämmelse föreslår jag skola gälla för befälhavaren. Dessa bestämmelser skola jämlikt 42 §, under förutsättning av ömsesidighet, kunna utvidgas att gälla jämväl utländska sjömän. Liknande regler lära komma att föreslås jämväl från de tre övriga ländernas sida.

Motsvarande ändring har vidtagits för befälhavarens del i 6 §, sista stycket.

Lagrådets flesta ledamöter hava vid 6 och 41 §§ hemställt om upptagandet i förslaget av ett mot sjölagens 63 § andra stycke och 66 § samt 91 § första punkten och 98 § svarande stadgande, att redaren berättigas att omedelbart häva tjänsteavtalet, om fartyget till följd av sådana oförutsedda händelser som krig, blockad, uppbringning, ut- eller införselbud, sjöskada eller annat dylikt för avsevärd tid varder upplagt eller i avgångshamn eller under resa uppehållet. De av kommittén anförda skälen mot upptagandet av en sådan bestämmelse finner jag emellertid övertygande, och, enligt vad jag förnummit, läser ett dylikt stadgande ej heller komma att föreslås i något av de tre övriga länderna.

I anledning av överflyttningen från 32 § till 28 § av bestämmelserna om fri hemresa har den i 41 §, tredje stycket, förekommande hänvisningen undergått erforderlig ändring.

I sista stycket har vidtagits en mindre redaktionell jämkning.

42 §.

Av samma skäl, som anförts för den i 41 §, tredje stycket, vidtagna ändring, har den i 42 § upptagna hänvisningen till 32 § uteslutits.

43 §.

Lagrådets anmärkning vid 43 § har iakttagits genom inskjutandet i andra styckets näst sista rad av orden »eller hinder möter för hans anlitande».

45 och 47 §§.

Då sjömanslagen är avsedd att angiva de tjänsteåligganden, som tillkomma styrman och maskinist, anser jag ej lämpligt att, på sätt lagrådet föreslagit, i fråga om skyldigheten att föra dagbok endast upptaga en hänvisning därom till sjölagen.

De av lagrådet i övrigt gjorda erinringarna vid 47 § finner jag med hänsyn till önskvärdheten att upprätthålla den med avseende härå uppnådda samstämmigheten mellan de olika texterna icke vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i förslaget.

50 §.

Lagrådets flesta ledamöter hava avstyrkt den i 50 §, andra stycket, innefattande rättsregeln om befogenhet för domstol att i visst fall ned-sätta det skadestånd, vartill sjöman på grund av fel eller försummelse i tjänsten gjort sig förfallen. Nämda ledamöter hava emellertid icke bestritt, att de särskilda förhållandena inom sjöfarten berättiga till upp-tagandet av ett dylikt stadgande, och en av dem har uttalat, att det i synnerlig grad föreligger omständigheter, som tala för dess införande. Avstyrkandet har i det väsentliga grundats därpå, att förhållandena inom många andra speciella områden ansetts i lika mån påkalla tillämpning av enahanda regler. Jag kan icke tillmäta detta skäl avgörande betydelse, och stadgandet har därför bibehållits. Däremot vill jag till-fullo instämma med den ledamot av lagrådet, som lämnat stadgandet utan anmärkning, att »det är att hoppas, att stadgandets eventuella lag-fästande skall ge en kraftig impuls till upptagande av förevarande spörs-mål i hela dess vidd».

53 §.

Den av lagrådets flesta ledamöter vid 52 § gjorda erinran mot uteslutandet av den i sjölagens 107 § upptagna bestämmelse om rätt för befälhavaren att i vissa fall hålla besättningens tillhörigheter under sär-skilt förvar ävensom hålla sjöman i fängsligt förvar har icke synts mig böra föranleda ändring i förslaget. Även vid uteslutandet av sagda bestämmelse lär medel icke saknas för befälhavaren att förhindra till-tänkt rymning, exempelvis genom vakthållning.

54 §.

Den i andra stycket förekommande hänvisningen till 50 §, andra stycket, har såsom obehövlig utelämnats.

Tredje stycket har omarbetats i enlighet med lagrådets hemställan om bibehållande av nu gällande bestämmelse (81 §) i fråga om befäl-havarens rätt till undersökning av besättningens gömmor.

55 §.

Även om, så-om lagrådet framhållit, den i 55 § upptagna bestäm-melse om skyldighet för den, som har ledningen av arbetet, att utöva tillsyn å vidtagandet av skyddsåtgärder icke ovillkorligen är erforderlig, synes den mig dock både riktig och lämplig; och då det från de tre övriga ländernas sida framhållits såsom önskvärt, att en bestämmelse i nu angiven riktning intages i sjömanslagen, anser jag icke tillräckliga skäl föreligga för stadgandets, av lagrådet förordade uteslutande.

56 §.

Lagrådet har ansett, att, därest bestämmelser om arbetstiden ombord erfordras utöver de i arbetstidslagen givna, jämväl dessa böra inrymmas i nämnda lag. I likhet med kommittén anser jag den i 56 §, andra stycket, intagna bestämmelsen om söndagsarbete nödvändig. Även delar jag kommitténs uppfattning, att övriga till upptagande ifrågasatta bestämmelser kunna utan olägenheter undvaras. Vid sådant förhållande och då en överflyttning till arbetstidslagen av enbart ifrågavarande bestämmelse om söndagsarbete å vissa fartyg näppeligen skulle motivera den omläggning av denna lags tillämplighetsområde, som därav skulle bli en följd, anser jag någon ändring av förslaget i denna del icke böra ifrågakomma.

58 §.

På de av kommittén anförda skäl och då ett upptagande av förevarande paragraf ansetts önskvärt från de tre övriga ländernas sida finner jag icke anledning föreligga att, på sätt lagrådet ifrågasatt, ur förslaget utesluta detta stadgande. Till rättande av ett tryckfel har ordet »må» utbytt mot »skall».

59 §.

Den i 59 §, tredje stycket, upptagna hänvisningen till 50 §, andra stycket, har såsom obehövlig uteslutits.

62 §.

De av lagrådets flesta ledamöter gjorda erinringar mot begränsningen av tillämplighetsområdet för befälhavarens disciplinära bestraffningsrätt anser jag icke vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i förslaget. Ej heller kan jag tillstyrka, att, på sätt samma ledamöter ifrågasatt, straffmaximum vid iteration höjes.

I enlighet med lagrådets hemställan har uppräkningsen i 62 § av förseelser, som må beläggas med disciplinstraff, i punkt 8 kompletterats med »oskickligt uppförande mot överordnad». Däremot finner jag ej tillräckliga skäl föreligga att, på sätt lagrådet hemställt, bland nämnda förseelser särskilt upptaga »övergivande av post vid rodret eller på utkik». Ett dylikt förfarande torde i allmänhet »åstadkomma fara» och såsom sådant hemfalla till straff enligt punkt 3.

67 och 68 §§.

Lagrådets beträffande 68 § framställda erinringar hava i allt väsentligt av mig iakttagits.

70 och 71 §§.

Vad inom lagrådet ifrågasatts vid 70 och 71 §§ har vunnit beaktande, varjämte i rubriken till 5 kap. ordet »besättningen» ändrats till »den egentliga besättningen».

73 §.

Då någon ändring i 62 § beträffande tillämplighetsområdet för befälhavarens disciplinära bestraffningsrätt icke vidtagits, påkallas ej heller sådan i 73 §.

77 §.

Den av kommittén föreslagna lydelsen av 77 §, mot vilken lagrådet gjort erinran, läser utan fara för misstolkning kunna bibehållas. Ej heller finner jag erforderligt, att, på sätt lagrådet ifrågasatt, genom ändring i tryckfrihetsförordningen besättningsbokens offentlighet, efter det att den inkommit till kommerskollegium, inskränkes.

78 §.

Den i 10 § vidtagna utslutningen av orden »eller annat arbete ombord» har påkallat samma ändring i förevarande paragraf.

79 §.

I 79 § har, på sätt lagrådet föreslagit, upptagits straffpåföljd för uraktlåtenhet att förse sjöman med motbok.

81 §.

Lagrådets anmärkning vid 81 §, första stycket, har iakttagits.

Då, på sätt anmärkts vid 45 och 47 §§, lagrådets erinran angående stadgandet om styrmans och maskinists skyldighet att föra dagbok icke föranlett någon ändring i förslaget, påkallas icke någon åtgärd i anledning av lagrådets anmärkning vid förevarande paragrafs sista stycke.

84 och 85 §§.

Genom utslutandet i 70 § av ordet »ovan» har lagrådets anmärkning vid 84 och 85 §§ beaktats.

86 §.

Jag finner ej skäl att enligt lagrådets hemställan ur 86 § utsluta förutsättningen av försvårande omständigheter. Däremot har till vin-

nande av överensstämmelse med de i allmänna strafflagen tillämpade principer ordet »synnerligen» inskjutits framför orden »försvårande omständigheter» såväl i första som i andra styckena.

87 §.

Den i sjölagens 305 § förekommande beskrivningen å myteribrottet synes mig kunna utan fara för misstolkning undvaras; den av lagrådets flesta ledamöter härutinnan gjorda erinran har således icke föranlett någon ändring. Ej heller synes det mig vara skäl att, på sätt inom lagrådet ifrågasatts, vidtaga någon jämkning av de i paragrafen upptagna straffsatserna.

88 §.

I enlighet med lagrådets hemställan har i 88 § ordet »sjöman» utbytts mot »någon å fartyget anställd.»

93 §.

Med beaktande av lagrådets anmärkning vid denna paragraf har hänvisningen däri till 89 § uteslutits. Däremot anser jag ej nödigt att från allmänt åtal utesluta i 79 § ingående »obehörig vägran att låta sjöman under fritid gå i land».

98 §.

Vad lagrådet anmärkt vid 98 § torde icke böra föranleda ändring i förslaget. Att fränkänna polisdomstol eller poliskammare kompetens att handlägga de mål, varom här är fråga, synes mig sakna berättigande.

99 §.

Lagrådets hemställan vid förevarande paragraf har iakttagits.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

I anledning av vad lagrådet påpekat vid 3 § av förslaget till sjömanslag föreslår jag, att endast första punkten av 61 § sjölagen upphäves.

På sätt anmärkts vid 9 § i förslaget till sjömanslag har jag icke ansett någon ändring erforderlig i sjölagens 48 §.

I förslaget till sjömanslag hava icke upptagits bestämmelser, motsvarande stadgandena i sjölagens 70 § första stycke. I sådant avseende

erforderliga föreskrifter har kommittén förmenat böra inflyta i en bemanningsförordning. Lagrådet har ansett, att intill dess så kan ske berörda stadganden böra få kvarstå oförändrade i sjölagen. Då emellertid, såsom kommittén framhållit, det torde vara önskvärt att hela 4 kap. sjölagen upphäves i ett sammanhang, torde sådana kunna meddelas i särskild författning. Något hinder att utfärda denna administrativt synes mig ej föreligga.

Lagrådets anmärkning beträffande upphävandet av 76 § sjölagen torde icke vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i förslaget.

De av lagrådet i övrigt ifrågasatta ändringar i förevarande förslag stå i omedelbart samband med vissa av lagrådet framställda erinringar vid 10, 23, 45, 47 och 56 §§ i förslaget till sjömanslag. Då dessa erinringar, enligt vad jag redan anført, icke föranlett någon ändring i sistnämnda förslag, erfordras ej heller sådan i förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

I ingressen hava »70—108 §§» ändrats till »fjärde kapitlet».

Genom uteslutandet i 54 §, andra stycket, av förslaget till sjömanslag av hänvisningen till 50 §, andra stycket, nämnda förslag torde vad en ledamot av lagrådet anført vid sjölagens 171 § hava vunnit nödigt beaktande.»

Föredragande departementschefen uppläser härefter i enlighet med förestående anförande avfattade förslag till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen samt hemställer, att förslagen måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Ivar Brynolf.

INNEHÅLL.

	Sid.
Förslag till sjömanslag m. m.; lagtext enligt propositionen	2—20
Kungl. Maj:ts remiss till lagrådet av sjölagskommitténs slutliga betänkande:	
Remissen	21
Kommitténs skrivelse till Konungen	22—26
Förslag till sjömanslag m. m.; lagtext enligt det slutliga kommittéförslaget	27—45
Avgiven reservation	46
P. M. av kommittén	47—80
Lagrådets utlåtande	81—115
Departementschefens anförande till statsrådsprotokollet	116—134

Sjölagskommitténs förberedande förslag till sjömanslag m. m. med motiv . Bil. A	1—79
Kommerskollegii utlåtande över nämnda förslag Bil. B	80—100
Socialstyrelsens » » » » Bil. C	101—115

Bilaga A.

Sjölagskommitténs förberedande förslag till sjömanslag m. m.

TILL KONUNGEN.

Sedan mellan svenska, danska och norska regeringarna under hösten 1918 överenskommits om återupptagande av det skandinaviska samarbetet på sjörättens område för revision av den gällande sjölagstiftning
Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 11 häft. (Nr 13. Bilagor.) 330 21 1

ningen samt sedermera jämväl Finland anslutit sig till detta samarbete, beslöt Eders Kungl. Maj:t den 31 december 1918 att uppdraga åt en kommitté att deltaga i det sålunda överenskomna arbetet. Den 8 april 1919 förordnades rådmannen Knut Dahlberg att vara kommitténs ordförande; till ledamöter av kommittén hava förordnats verkställande direktören i Stockholms sjöförsäkringsaktiebolag Casper Harald Andersson, dispachören Per Axel Hasselrot, ombudsmannen i svenska maskinförsäkringsförbundet, övermaskinisten Eskil Jordman, verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptenen Nils Peter Larsson, verkställande direktören i Trälleborgs ångfartygs nya aktiebolag, vice häradshövdingen Frans Didrik Malmros, ombudsmannen i Svenska eldarunionen Einar Martin Roth, advokaten, vice häradshövdingen Gustaf Sandström och direktören Vollrath Henrik Sebastian Tham, medan till sekreterare hos kommittén förordnats hovrättsassessorn John Alsén.

Med tillkännagivande att mellan kommittéerna överenskommits att hemställa, att de avdelningar av sjölagen, som röra besättningen samt befälhavarens tjänsteavtal och förhållande till besättningen, måtte utbrytas att utgöra en särskild lag, benämnd »sjömanslag», får kommittén härmed i underdånighet överlämna av kommittén utarbetade, av kortfattade motiv åtföljda förslag till sjömanslag och lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Inom den svenska kommittén, av vars ledamöter herrar Andersson, Sandström och Tham icke deltagit i förevarande arbete, har konstaterats enighet i fråga om det väsentliga i de nu framlagda förslagen. Beträffande en och annan detalj har hos enskilda ledamöter av kommittén uttalats tvekan; emellertid har det med hänsyn till kommitténs avsikt att företaga ärendet till ytterligare granskning icke ansetts nödigt, att varje av kommitténs ledamöter i sakens närvarande läge fattat bestämd ståndpunkt beträffande sådana detaljer.

Även mellan de nordiska kommittéerna inbördes råder i det väsentliga enighet. Dock är beträffande några frågor denna enighet icke fullständig. Möjligt synes vara, att vid förnyad överläggning skiljaktigheterna skola mestadels utjämnas. Vissa av dem gälla för övrigt sådana delar av den föreslagna lagstiftningen, där nordisk enighet synes mindre

behöfelig eller, med hänsyn till olikartade förhållanden, icke eftersträfvansvärd.

Kommittéerna hava ansett det önskvärt, att, innan kommittéernas slutliga behandling av lagförslagen äger rum, förslagen utställas till yttranden av sakkunniga myndigheter och andra, samt överenskommit att hos regeringarna göra framställning om erforderliga remisser i sådant syfte.

Med åberopande härav tillåter sig således kommittén i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte anmoda de myndigheter, korporationer och andra, vilkas utlåtanden över förslagen böra inhämtas, att avgiva sådana utlåtanden samt i och för ytterligare övervägande av förslagen bereda kommittén tillfälle att av de inkommande yttrandena taga del.

Stockholm den 4 juni 1920.

Underdånigst

KNUT DAHLBERG.

PER HASSELROT.

ESKIL JORDMAN.

N. LARSSON.

F. MALMROS.

EINAR M. ROTH.

John Alsén.

Förslag
till
Sjömanslag.

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 §. (ny.)

Då befälhavare å fartyg antages, åligge det redaren att sörja för upprättande av skriftligt tjänsteavtal.

2 §. (62: 1.)

Har i tjänsteavtalet icke annat bestämts, skall avtalet anses slutet att tre månader efter uppsägning upphöra i svensk lossnings- eller lastningshamn. Har befälhavaren varit i tjänst å fartyget ett år utan att sådan hamn under tiden anlöpts, äge han dock frånträda anställningen jämväl i annan lossnings- eller lastningshamn.

3 §. (61: 1 p., 65, 66.)

Befälhavaren kan när som helst skiljas från sin befattning. Avskedas han utan skäl, som i 4 eller 5 § sägs, äge han rätt till full ersättning för den skada han därigenom lider. Varder utredning angående skadan ej förebragt, skall ersättningen utgå med belopp, motsvarande hyra för tre månader jämte kostnaden för resa till ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, samt hyra och underhåll under resan.

4 §. (64: 1, 66.)

Avskedas befälhavare på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, äge han rätt till hyra för tre månader efter avskedandet ävensom ersättning för kostnaden för resa till sin hemort samt för underhåll under resan. Har befälhavaren genom eget grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, njute han dock allenast hyra för den tid han förrättat tjänsten.

5 §. (63: 1.)

Avskedas befälhavare på grund av oduglighet eller grov försummelse i tjänsten, njute han allenast hyra för den tid han varit i tjänst.

6 §. (63: 3, 66.)

Förolyckas fartyget, eller förklaras det efter timad skada icke vara istandsättligt, upphøre tjänsteavtalet att vara gällande; dock åligge befälhavaren vid sjöolycka att kvarstanna å olycksstället, till dess de angelägenheter, som röra fartyget och lasten, ordnats.

I nu nämnda fall erhålle befälhavaren, förutom skälig gottgörelse för den tid han står till redarens förfogande, hyra för den tid, som må åtgå för resa till hans hemort, ävensom ersättning för resekostnaden samt för underhåll under resan.

Befälhavare, vilkens tillhörigheter vid fartygets förolyckande förlorats, njute ersättning därför av redaren enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

7 §. (64: 2, 67.)

Vad i 29 och 31—35 §§ är för sjöman stadgat om hyrans beräkning vid sjömans död, om sjukvård, begravning och bouppteckning samt om understöd till dödsboet gälle jämväl med avseende å befälhavaren.

8 §. (68.)

Har befälhavare betingat sig att såsom tjänstegottgörelse bekomma viss andel av frakt eller annan inkomst, som kan uppstå av fartygets resa, äge han, där han lämnar tjänsten före resans slut, av det belopp, som under resan förtjänas, erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd belöper på den tid han varit i tjänst. Är han berättigad att erhålla avlöning för längre tid, skall avlöningen för tiden efter det han lämnade tjänsten utgå med dubbla beloppet av förste styrmans hyra; dock att, där i tjänsteavtalet utöver oförmälda gottgörelse tillförsäkrats honom viss hyra, avlöningen för nämnda tid ej må sättas lägre, än vad å samma tid belöper av hyran.

Uppstår tvist angående beräkning av den avlöning, som enligt vad nu är sagt bör tillkomma befälhavaren, skall beloppet bestämmas av skiljemän.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Allmänna bestämmelser.

9 §. (ny.)

Till besättningen hänföres enligt denna lag envar, som å fartyget är anställd i redarens tjänst, med undantag av befälhavaren.

10 §. (25.)

Befälhavaren äge å redarens vägnar anställa och avskeda besättningen. Han må icke anställa någon för tid, under vilken denne är förbunden att tjäna å annat fartyg.

11 §. (70: 2.)

Minderårig under fjorton år må ej anställas eller användas för skeppstjänst.

12 §. (72.)

Angående sjömans på- och avmönstring samt vad därvid skall iakttagas gälle vad Konungen förordnar.

13 §. (71.)

Envar av besättningen skall, sedan han blivit förhyrd, av befälhavaren fördes med motbok, innehållande uppgift å anställningsvillkoren. I motboken skola sålunda antecknas:

- 1) sjömannens blivande befattning ombord;
- 2) den resa eller den tid, för vilken sjömannen förhyrts, eller vad eljest hyresavtalet kan innehålla angående tiden för avtalets giltighet;
- 3) den hyra, som avtalats, så ock, där hyran är bestämd till visst belopp för resa, den tid, som beräknas åtgå för resan;
- 4) förbehåll enligt 38 §, så ock de övriga bestämmelser om hyrans betalning, som kunna hava träffats; samt
- 5) den övertidsersättning, som överenskommits, där sådan ersättning icke skall utgå enligt lag.

Om de hyresbelopp, som utbetalas under tjänstetiden eller från dragas på grund av bestraffning jämlikt 65 §, samt om den övertidsersättning sjömannen förtjänar och om betalningen därav skall i motboken göras anteckning.

14 §. (82: 1 p.)

Har i hyresavtalet icke annat bestämts, skall avtalet anses slutet att sju dagar efter uppsägning upphöra i svensk lossnings- eller lastningshamn eller, om förhyrningen skett utom riket, jämväl i annan sådan hamn.

Kvarstannar sjöman i tjänst å fartyget efter utgången av tiden för hyresavtalets giltighet, skall, där ej annat överenskommits, hans anställning anses fortfara på villkor, som i första stycket sägs.

15 §. (82: 2 p.)

Utgår sjömans tjänstetid under resa, gälle hyresavtalet till fartygets ankomst till närmaste lossnings- eller lastningshamn.

16 §. (ny.)

Är å utländsk ort, där sjöman må lämna tjänsten, avmönstring enligt där gällande bestämmelse icke tillåten, eller gäller å sådan ort såsom villkor för avmönstring, att säkerhet ställes hos offentlig myndighet, och underlåter sjöman att ställa sådan säkerhet, vare han pliktig att kvarstanna i tjänsten, till dess fartyget ankommit till ort, där hinder, som nu sagts, ej möter.

17 §. (84.)

Innan sjöman vid fartygs ankomst till hamn lämnar tjänsten, vare han pliktig att biträda vid förtöjningen och annat mindre arbete, som är oundgängligen nödvändigt. Skall sjöförklaring avgivas, vare han jämväl skyldig att mot skäligen gottgörelse kvarstanna å orten, till dess sådan förklaring avgivits.

Om befälhavarens rätt att häva hyresavtalet.

18 §. (89.)

Befälhavaren äge häva hyresavtalet:

1) om sjömannen finnes vara oduglig till den tjänst, för vilken han blivit förhyrd;

2) om han icke infinner sig ombord i rätt tid och omständigheterna ej medgiva, att hans ankomst avbidas;

3) om han bär våldsamt hand å befälhavaren eller annan förman eller misshandlar andra ombord, eller om han upprepade gånger under-

låtitt att åtlyda förmans befallningar eller varit berusad i tjänsten, eller om han eljest gör sig skyldig till grov tjänsteförseelse;

4) om han beträdes med tjuvnad, förskingring eller annat grovt brott eller med att hava ombord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i avgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods.

Innan sjöman avskedas av anledning, varom i 1, 3 eller 4 förmäles, skall med honom hållas förhör, som i 66 § sägs.

I fall, som i denna § nämnts, njute sjöman allenast hyra för den tid han tjänstgjort.

19 §. (90, 98.)

Är sjöman till följd av sjukdom eller skada för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst, eller lider han av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, äge befälhavaren häva hyresavtalet.

I nu nämnda fall erhålle sjöman, förutom full hyra för den tid han är kvar i tjänsten, hyra för en månad; svensk sjöman äge jämväl rätt att bliva på redarens bekostnad fortskaffad till sin hemort. Har sjömannen genom eget grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller lider han av könssjukdom i smittosamt stadium, erhålle han dock allenast hyra för den tid han förrättat tjänsten.

Kan åt sjöman, som enligt vad ovan är sagt skall på redarens bekostnad sändas till sin hemort, beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till nämnda ort eller till ort, varifrån han bekvämligen kan befordras dit, vare han pliktig att antaga tjänsten, så framt han anställles i samma egenskap som den, vari han förut varit förhyrd, och på lika förmånliga villkor.

Konungen äge, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att den rätt att på redarens bekostnad hemsändas, som enligt denna § tillkommer svensk sjöman, skall gälla jämväl med avseende å sjöman från annat land.

20 §. (92.)

Avskedas sjöman utan skäl, som i 18 eller 19 § sägs, äge han rätt till full ersättning för den skada han därigenom lider. Varder utredning angående skadan ej förebragt, skall ersättningen utgå med belopp, motsvarande hyra för en månad jämte kostnaden för resa till ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, samt hyra och underhåll under resan.

Om sjömans rätt att häva hyresavtalet.

21 §. (83.)

Ändå att annat är i hyresavtalet bestämt äge sjöman, när han efter sista påmönstringen varit i tjänst å fartyget ett år, rätt att, med undfående av hyra för den tid han tjänstgjort, erhålla entledigande å första ort, som därefter anlöpes för lossning eller lastning. Skall fartyget därifrån avgå till ort, där sjömannens anställning enligt avtalet bort upphöra, vare han dock pliktig att åtfölja fartyget till sådan ort, även om på vägen dit hamnar skola anlöpas för lossning eller lastning.

22 §. (85: 1, 3.)

Sjöman, som visar, att han kan få fartyg att föra eller erhålla befordran till styrman eller maskinist eller till styrman eller maskinist av högre grad än den han innehar, eller att hyresavtalets uppfyllande skulle på grund av någon efter förhyrningen inträffad omständighet ådraga honom synnerlig skada, äge rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig karl i sitt ställe.

I fall, som nu nämnts, utgår hyra för den tid sjömannen tjänstgjort.

23 §. (85: 2, 3.)

Utbryter i hamn, till vilken fartyget är bestämt, våldsam och livsfarlig farsot,

eller utbryter krig, som för fartyget medför fara för uppbringning eller annan olycka, eller inträda under krig sådana ändrade förhållanden, att fara, som nu sagts, uppstår eller väsentligen ökas,

äge sjöman rätt att erhålla entledigande i avgångshamnen eller, om faran blev honom kunnig under resan, i första hamn som därefter anlöpes.

I nu nämnt fall utgår hyra för den tid sjömannen tjänstgjort.

24 §. (82: 3 p., 97.)

Är sjöman förhyrd för viss resa, och varder denna väsentligt ändrad, äge han rätt att erhålla entledigande i avgångshamnen eller, om förändringen blev honom kunnig under resan, i första hamn som därefter anlöpes.

Sjöman, som lämnar tjänsten av sådan anledning, äge rätt till full ersättning för den skada han därigenom lider. Varder utredning angående skadan ej förebragt, skall ersättningen utgå med belopp, motsvarande hyra för en halv månad jämte kostnaden för resa till förhyrningsorten eller, om tjänsten frånträtts efter resans början, till ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra.

25 §. (87: 1, 4.)

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt utrustat eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början uppenbart hälsofärliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister,

eller underlåter befälhavaren i strid mot stadgandet i 59 § att efterkomma framställning om syn för utrönande av något av nämnda förhållanden,

äge besättningen rätt att erhålla entledigande.

I nu nämnda fall äge sjöman rätt till ersättning, som i 20 § sägs.

26 §. (86.)

Visar sjöman, att befälhavare övat misshandel mot honom eller underlåtit att giva honom påkallat skydd mot misshandel, som av annan föröfvats ombord, eller att befälhavaren förhållit honom försvarlig kost, äge han rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 20 § sägs.

27 §. (88.)

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, äge sjöman rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning, som i 20 § sägs. Timar annan förändring av äganderätten till fartyget eller ombytes befälhavare, vare det ej laga skäl för besättningen att lämna tjänsten.

Om hyresavtalets upplösning i andra fall.

28 §. (91: 2 p., 98.)

Förolyckas fartyget, eller förklaras det efter timad skada icke vara istandsättligt, upphøre besättningens hyresavtal att vara gällande; dock åligge besättningen vid sjöolycka att kvarstanna å olycksstället och deltaga i bärgningen.

För den tid sjöman, enligt vad nu är sagt, står till redarens förfogande njute han skälig gottgörelse. Svensk sjöman äge dessutom rätt att bliva på redarens bekostnad fortskaffad till sin hemort med åtnjutande av hyra under den tid, som härför åtgår. Vad i 19 § tredje och fjärde styckena är stadgat skall äga tillämpning jämväl med avseende å hemresa, som nu sagts.

Svensk sjöman, vilkens tillhörigheter vid fartygets förolyckande förlorats, njute ersättning därför av redaren enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

29 §. (93.)

Dör sjöman, utgår hyran till dödsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av sjukdom eller av annan anledning förut upphört. För olyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, skall hyran utgå, till dess den tid förflutit, som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

Om sjukvård och begravning.

30 §. (77 sista p.)

Envar av besättningen vare skyldig att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarbesiktning, dock utan kostnad för den undersökte.

31 §. (90: 1.)

Är sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren sörja för, att han erhåller nödig vård ombord eller i land. Där omständigheterna därtill föranleda, skall, så vitt ske kan, läkare rådfrågas. Kvarlämnas han å utländsk ort, skall befälhavaren överlämna honom till svenske konsuln på stället; finnes sådan icke, skall närmaste svenske konsul underrättas.

Finnes anledning till antagande, att sjöman lider av könssjukdom i smittosamt stadium eller av annan sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren, så fort ske kan, låta den sjuke undergå läkarbesiktning. Bekräftas därvid antagandet, skall befälhavaren låta bringa den sjuke i land, där ombord icke kan beredas honom erforderlig vård till farans undanröjande.

32 §. (90: 2, 3.)

Kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman skall bestridas av redaren, så länge sjömannen är kvar i tjänsten; avskedas han på grund av sjukdomen eller skadan, njute han sjukvård på redarens bekostnad jämväl sedan han lämnat tjänsten, dock icke under längre tid än sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor efter det han avmönstrats eller, om avmönstring icke äger rum, efter det han lämnat fartyget. Har sjömannen genom eget grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, vare han dock pliktig att själv bestrida kost-

naden för skötsel och vård; och må dylik kostnad, som av redaren guldits, avkortas å sjömannens innestående hyra.

33 §. (90: 4.)

Har befälhavare å ort, där svensk konsul ej finnes, nödgats för svensk sjöman göra utgift, som, enligt vad ovan sagts, icke ålegat redaren, eller förskjuta mer än denne ålegat, äge redaren därför undfå ersättning av allmänna medel.

34 §. (46.)

Dör sjöman, medan han är i tjänst, skall befälhavaren sörja för hans begravning, så ock för uppteckning av vad han å fartyget efterlämnat. Kan ej kvarlåtenskapen genast avlämnas till delägarna i boet eller till annan för deras räkning, och kan den ej heller utan skada eller olägenhet behållas ombord, till dess sådant avlämnande kan äga rum, skall befälhavaren antingen överlämna den till närmaste svenske konsul eller på lämpligt sätt låta försälja densamma, för vilket befälhavaren efter ankomsten till svensk hamn har att redovisa inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

35 §. (93: 2 p.)

Kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet timat medan sjömannen var i tjänst, eller om sjömannen efter erhållet entledigande avlidit av sådan sjukdom eller skada och å sådan tid, att redaren var pliktig att bekosta hans vård.

Efterlämnar svensk sjöman hustru eller minderåriga barn, vare redaren i fall, då begravningskostnaden åvilar honom, jämväl pliktig att till dödsboet utgiva ett belopp, motsvarande den avlidnes hyra för en månad.

Särskilda bestämmelser om hyrans erläggande och beräkning.

36 §. (74: 2, 106: 2.)

Där icke annat avtalats, löper hyran från och med den dag, sjömannen kom ombord, eller, om han måste för tjänstens tillträdande resa till annan ort än den, där han förhyrts, från och med den dag, resan anträdde.

För den tid, sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten, utgår ej hyra.

37 §. (99: 1 p.)

Sjöman äge icke fordra betalning av hyra annorstädes än i hamn, som fartyget anlöper, ej heller oftare än en gång i veckan.

Hyran skall betalas i reda penningar, och må förty betalning icke ske genom anvisning å redaren, där ej sjöman uttryckligen begär sådan. Betalningen skall ske i det myntslag, vari hyran är bestämd; är det mynt icke gångbart å betalningsorten, må betalning i stället ske i där brukligt mynt efter gällande kurs.

38 §. (ny.)

Envar sjöman äge vid förhyrningen eller påmönstringen få i motboken intaget förbehåll, att viss del av hyran skall under tjänstetiden månatligen utbetalas till av honom angiven person här i riket eller å sjömannens räkning insättas i svensk bank; har så skett, skall betalning ske i överensstämmelse med förbehållet, där icke hyran erfordras till täckande av redarens ersättningskrav mot sjömannen eller tages i anspråk på grund av bestraffning jämlikt 65 §.

Svensk sjöman, som vill från utlandet sända hyra eller andra penningmedel till Sverige, äge härfor utan kostnad anlita svensk konsul; och vare staten ansvarig för behöriga hemsändandet av sådana medel.

39 §. (99: 2 p.)

Av hyra, varom icke gjorts förbehåll enligt 38 § första stycket, äge befälhavaren att vid varje tillfälle, då betalning sker, innehålla en tredjedel, till dess sjömannen entledigas; dock att sammanlagt icke må innehållas mer än hyra för en halv månad.

40 §. (71, 94.)

Är sjöman förhyrd mot visst belopp för resa, skall den i motboken gjorda anteckning om resans antagliga varaktighet lända till efterrättelse vid beräkning av hyra i varje fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Kommer resan att vara längre tid än vid förhyrningen antogs, äge sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till hyran; underskrides den för resan beräknade tiden, skall den avtalade hyran ändock utgå till fullö.

41 §. (95.)

Varder besättningen under resan förminskad, men fullgöres ändock skeppstjänsten av de kvarvarande, skall de avgångnas hyra för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i mån av det ökade arbete envar fått vidkännas.

42 §. (99: 2.)

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer, än rätteligen tillkom honom i hyra, behålle han ändock vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 19, 20, 25, 26, 27, 28 eller 29 § sägs.

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §. (100.)

Åtnöjes sjöman icke med den avräkning, befälhavaren för avmönstring upprättat, äge han äska mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet.

Uppstår, medan fartyget befinner sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavare och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet, skall tvisten hänskjutas till avgörande av svenske konsuln på stället eller, om sådan där icke finnes, den svenske konsul, som därefter under resan först anträffas.

Mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse intill dess saken kan komma under prövning vid domstol här i riket.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.*Om befälet å fartyg.*

44 §. (ny.)

Befälhavaren äger högsta myndigheten ombord.

Närmast under honom utövas befälet av styrman och maskinist.

45 §. (79: 1.)

Styrman åligger särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och därtill hörande observationer och beräkningar; att biträda vid skeppsdagbokens och besättningsbokens förande; att, där ej annat följer av 47 §, utöva uppsikt över manskapet och tillsyn å fartyget med inventarier och utrustning; samt att övervaka lastningen och lossningen ävensom stuvningen av last och proviant.

Förer styrman skeppsdagboken eller besättningsboken, vare han ansvarig för dess riktighet.

Äro flera styrmän å fartyget, fördelar befälhavaren tjänsteåliggandena mellan dem.

46 §. (79: 2.)

Vid befälhavarens frånvaro eller förfall äge styrmannen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem som äro tillstädes, att i fall, för vilka befälhavaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe fatta beslut, såvida ärendet ej kan tåla uppskov.

Avlider befälhavaren, eller varder han urståndsatt att föra fartyget, eller övergiver han tjänsten, träde styrmannen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem i hans ställe, till dess befälhavare förordnats.

47 §. (80.)

Maskinist åligger särskilt att hava tillsyn å fartygets maskiner med tillhörande anläggningar och inrättningar samt ansvara för deras behöriga drift och skötsel; att hava tillsyn å fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande kolboxar, tankar och tunnlrar samt å fartygets förråd av kol och andra maskinförnödenheter; att föra maskindagboken och ansvara för dess riktighet; att biträda befälhavaren vid anskaffande av erforderlig maskinpersonal; att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder; att i god tid före resans början till befälhavaren avlämna rekvisition av kol och andra maskinförnödenheter; samt att kontrollera vad av dylika förnödenheter inköpes.

När inom del av fartyget eller dess förråd, som står under maskinists tillsyn, ofall inträffar eller fel förmärkes, eller när anledning finnes till anmärkning mot gjorda inköp av maskinförnödenheter, underrättar han därom ofördröjligen befälhavaren; föranleder anmälan icke till åtgärd, som han finner erforderlig, äge han om förhållandet göra anteckning i maskindagboken.

48 §. (ny.)

Äro flera maskinister å fartyget, vare förste maskinisten ansvarig för behöriga fullgörandet av allt vad till maskintjänsten hör. Han fördelar mellan maskinisterna deras tjänsteåligganden.

Vid förste maskinistens frånvaro eller förfall äge den främste av de övriga maskinister, som äro tillstädes, att i dennes ställe fatta beslut, såvida ärendet ej kan tåla uppskov.

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 §. (44: 1, 77.)

Befälhavaren skall behandla besättningen som en god husfader anstår; envar överordnad skall bemöta sina underordnade med välvilja och hovsamhet. Kroppslig aga må ej tilldelas någon.

Envar av besättningen skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, med hövlighet bemöta förman samt noggrant iakttaga allt, som för bevarande av ordning och skick ombord föreskrives. Då underlydande mottager förmans befallningar, skall han genom tydliga och lämpliga svar utmärka, att dessa uppfattats.

50 §. (78.)

Envar av besättningen åligge att, ombord och i land, noggrant åtlyda förmans befallningar angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina tjänsteåligganden.

Skada, som uppkommer genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, vare han pliktig att ersätta; dock äge rätten med hänsyn till sjömannens skuld, skadans storlek samt övriga omständigheter nedsätta ersättningen efter ty skäligt provas.

Om tjänstens tillträde, om landlov och om gods, som av sjöman medhaves.

51 §. (74: 1.)

Förhyrd sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å den av befälhavaren därför bestämda tid, och må sjömannen därefter icke utan tillstånd gå från skeppsbord.

Varder sjöman hindrad att i rätt tid tillträda tjänsten eller eljest inställa sig ombord, åligge honom att ofördröjligen underrätta befälhavaren.

52 §. (ny.)

Ligger fartyget förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må sjöman icke vägras att å fritid gå i land, såvida det ej med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, nödvändigt skeppsarbets utförande eller fartygets förestående avresa finnes nödigt, att sjömannen stannar ombord.

53 §. (81: 1 p.)

Förnödenheter för personligt bruk äge sjöman medtaga i skälig omfattning, så framt de ej kunna vålla oordning ombord eller utsätta fartyg eller last för äventyr. Handelsvaror må han ej utan befälhavarens tillstånd medtaga för egen eller annans räkning.

Har sjöman olovligen medtagit gods ombord, vare han pliktig att erlægga frakt därför samt efter prövning av skiljemän ersätta den skada och förlust, som må hava tillskyndats redaren.

Om skeppsarbetet, kosthållet och bostäderna.

54 §. (44: 1, 4 p.)

Vid skeppsarbetets anordnande skall hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten, därvid tillika bör tillses, att besättningens utbildning främjas. Tillfälle till nödig sömn och vila skall, såvitt ske kan, beredas envar.

Befälhavaren låte sig angeläget vara, att envar av besättningen, som så önskar, lämnas tillfälle till bön och gudstjänst.

55 §. (ny.)

Den, som å arbetet övar uppsikt, vare skyldig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som äro meddelade av Konungen.

56 §. (44: 3 p.)

Om arbetstiden å fartyg gälle vad i särskild lag är stadgat.

Å fartyg, för vilket sådan lag icke gäller, må besättningen ej å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov.

57 §. (45.)

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordningen. Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äge han rätt därtill; dock skall besättningen därför undfå skäligen ersättning, vilken i händelse av tvist bestämmes av skiljemän. Befälhavaren äge jämväl att med avseende på klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten, dock att besättningens rätt icke må därigenom inskränkas.

Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera utvikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

58 §. (ny.)

De föreskrifter, som äro meddelade angående besättningens bostäder ombord, skola noggrant iakttagas; och have befälhavaren tillsyn, att hytter, skansar och andra uppehållsrum ordentligt underhållas och rengöras.

Om rätt att påkalla syn å fartyget.

59 §. (87: 2, 3, 5.)

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning, att syn måtte företagas för utrönande av något av de i 25 § omförmälda förhållanden, eller gör förste maskinisten sådan framställning i fråga om del av fartyget eller dess förråd, som står under hans tillsyn, åligge det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul. Finnes å utrikes ort, där fartyget befinner sig, icke svensk konsul, må ansökning om syn ske hos närmast varande svenske konsul, eller låte befälhavaren syn verkställas av två ojäviga, sakkunniga män, vilka befälhavaren själv tillkallar.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre den göres av förste maskinisten eller någon styrman eller maskinist deltagar däri.

När syn enligt denna § hållits utom riket, skall rapport därom ofördröjligen insändas till kommerskollegium, av vederbörande konsul, om sådan tjänsteman haft befattning med synen, men eljest av befälhavaren.

Om befälhavarens maktbefogenhet.

60 §. (101.)

Där det för upprätthållande av ordning och skick ombord provas erforderligt, äge befälhavaren medelst tvång skaffa sig lydnad. När fartyget är statt i fara eller myteri visar sig bland besättningen eller eljest, när nöden kräver, vare befälhavaren berättigad att bruka allt det våld, som för framtvingande av lydnad eller återställande av ordningen är nödvändigt, och åligge en var av besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gärningsmannen saklös, där ej provas, att större våld brukats, än nöden krävde.

61 §. (75.)

Underlåter förhyrd sjöman att i rätt tid infinna sig ombord, eller går sjöman därifrån utan tillstånd, eller kommer sjöman, som efter erhållet tillstånd gått i land, icke tillbaka i rätt tid, äge befälhavaren, där det för nödig bemanning av fartyget provas erforderligt, att sjö-

mannen inställes i tjänsten, rätt att härför anlita vederbörande polismyndighet. Kostnaden för sådan åtgärd må avdragas å sjömannens hyra.

62 §. (106: 1.)

Rymmer sjöman, äge befälhavaren på lämpligt sätt försälja hans ombord kvarlämnade tillhörigheter. Försäljningssumman och sjömannens innestående hyra må användas till gottgörande av kostnad och skada, som sjömannen genom rymningen eller eljest tillskyndat redaren. Var der något öfver, åligge befälhavaren att, så snart ske kan, redovisa medlen till kommerskollegium, som har att tillhandahålla sjömannen dem, såvida han anmäler sig inom ett år efter rymningen. Kommer han ej, skola medlen användas på sätt i 72 § sägs.

63 §. (81: 2 p, 2.)

Finnes anledning förekomma, att sjöman olovligen medtagit något ombord, äge befälhavaren låta undersöka hans gömmor, därvid sjömannen må närvara. Vad olovligen medtagits må befälhavaren taga i förvar eller föra i land eller, om förhållandet uppdagas först sedan fartyget gått till sjöss och godset icke utan äventyr kan behållas i fartyget, kasta öfver bord; befälhavaren vare dock ansvarig, att sjömannen ej tillfogas skada utöver vad som är oundgängligen nödvändigt.

64 §. (47.)

Begär någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott av den art, att svårare straff än fängelse därå kan följa, vare befälhavaren, där icke brottet av ortens myndighet beivras, pliktig att med den brottslige hålla förhör, som i 66 § sägs.

Befälhavaren skall tillse, att den brottslige icke lämnar fartyget, och äge för sådant ändamål, där det prövas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord till dess han kan till konsul eller till polismyndighet här i riket överlämnas; befälhavaren vare dock ansvarig, att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är.

4 KAP.

Om disciplinstraff.

65 §. (102.)

Gör å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs, någon av besättningen sig skyldig till förseelse av den art, här nedan

sågs, må befälhavaren ålägga den felande bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar. Sådan bestraffning må åläggas:

1) om någon underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten eller om någon olovligen går i land eller om någon, sedan han efter erhållet tillstånd gått i land, icke återkommer i rätt tid;

2) om någon underlåter att anmäla förfall, varigenom han hindras att i rätt tid tillträda tjänsten eller eljest infinna sig ombord;

3) om någon genom försummelse i tjänsten åstadkommer skada eller fara;

4) om någon är drucken i tjänsten;

5) om någon fördärvar eller eljest otillbörligt behandlar proviant;

6) om någon låter obehörig person hålla sig dold ombord eller om någon oaktat förbud låter obehörig person komma ombord eller om någon olovligen skaffar brännvin eller annat ombord eller för sina tillhörigheter från bord;

7) om någon uppför sig oskickligt mot förmän eller underlåter att hörsamma förmäns befallningar angående tjänsten; eller

8) om någon yppar gräl eller annan ofred ombord eller eljest i tjänsten eller annorledes bryter mot ordning och skick.

66 §. (103.)

Innan bestraffning jämlikt 65 § ålägges, skall befälhavaren anställa förhör med den, vilken förseelsen tillvitas. Vid förhöret skola närvara två gode män av besättningen, vilka befälhavaren utser bland de mest erfarna. En av dem skall vara styrman eller maskinist och den andre skall tillhöra manskapet; är den felande själv styrman eller maskinist, skola dock så vitt möjligt båda gode männen tillhöra befälet.

Vid förhöret skall den, vilken förseelsen tillvitas, lämnas tillfälle att förklara sig samt i övrigt iakttagas allt, som är av nöden för utredning av förseelsens beskaffenhet och prövning av den förhördes straffbarhet. Vill den förhörde, att någon av besättningen eller annan skall i saken höras, skall denne inkallas till förhöret, om han är ombord eller det eljest kan ske utan olägenhet. Såväl den förhörde som gode männen äga under förhöret genom befälhavaren framställa frågor, vilkas besvarande kan vara ägnat att bringa upplysning i saken.

Där icke särskild anledning till annat förekommer, skall förhöret hållas och beslut i anledning därav meddelas tidigast tolv timmar och senast sju dagar efter det förseelsen begicks.

Vad vid förhöret förekommit, liksom ock befälhavarens i anledning därav fattade beslut skall ofördröjligen upptecknas samt uppläsas för den förhörde och gode männen. Dessa sistnämnda skola jämte befäl-

havaren underskriva det antecknade med rätt för dem att därtill foga sin skiljaktiga mening ifråga om det antecknades riktighet. Föres besättningsbok, skola anteckningarna ske i denna. Avskrift av det antecknade skall på begäran meddelas sjömannen.

Har befälhavaren icke iakttagit, vad sålunda är föreskrivet, vare beslut om mistning av hyra utan verkan.

67 §. (ny.)

Besträffning, som ålägges, skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra beskaffenhet, de omständigheter, varunder förseelsen begåtts, samt den felandes tidigare uppförande. Finnes förseelsen vara ringa och är anledning att antaga, att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, bör till straff ej dömas; högsta straff bör åläggas endast där förseelsen är grov eller den felande tidigare varit å fartyget ålagd disciplinstraff.

68 §. (ny.)

Innan sjöman lämnar fartyget, äge befälhavaren, när giltiga skäl därtill äro, helt eller delvis efterskänka straffet; vid prövning härav skall särskilt avseende fästas vid den felandes uppförande efter förseelsens begående.

Vad i 66 § fjärde stycket är stadgat gälle ock med avseende å beslut om straffets efterskänkande.

69 §. (ny.)

Hyra, som på grund av besträffning jämlikt 65 § frångår sjöman, skall befälhavaren vid sjömannens avmönstring mot kvitto överlämna till mönstringsförrättaren, vilken med iakttagande av vad i 71 § sägs har att redovisa det mottagna till kommerskollegium. Lämnar sjömannen fartyget utan avmönstring, skall befälhavaren senast inom en vecka efter fartygets ankomst till svensk hamn redovisa hyra, som nu sagts, till kommerskollegium.

Föres besättningsbok, skall mönstringsförrättarens kvitto tecknas i eller fogas vid besättningsboken.

70 §. (104.)

Den, som icke nöjes åt beslut, varigenom befälhavaren ålagt honom mistning av hyra, äge vid avmönstringen anmäla missnöje med beslutet hos mönstringsförrättaren, vilken har att ofördröjligen underställa beslutet närmaste disciplinnämnds prövning.

Anmäler sjömannen ej missnöje vid avmönstringen, eller lämnar han tjänsten utan avmönstring, skall han, där han vill klaga över sådan bestraffning, taga stämning å redaren eller befälhavaren till domstol här i riket inom ett år efter det han lämnade tjänsten, eller vare sin talan kvitt.

71 §. (ny.)

Disciplinnämnd skall här i riket finnas inom varje sjömanshus-distrikt; den utgöres av tre av sjömanshusets direktion valda ledamöter, av vilka åtminstone två böra hava gjort skeppstjänst och en bör, så vitt möjligt, äga juridisk bildning. Utom riket utgöres disciplinnämnden av svensk konsul jämte två av honom utsedda ledamöter, vilka böra, så vitt möjligt, vara i skeppstjänst förfarna svenska undersåtar.

När disciplinnämnds prövning påkallas, åligge det nämnden att skyndsamt träda samman. Inför nämnden äge den, som anmält missnöje, så ock befälhavaren att utföra sin talan. Medhar den klagande eller befälhavaren personer, som kunna lämna upplysning i saken, åligge nämnden att höra dem. Ej må av disciplinnämnd upptagas ed. Förekommande mål skall avgöras utan uppskov, där ej undantagsvis särskilda omständigheter göra uppskov påkallat. Nämndens prövning skall avse såväl lagligheten som skäligheten av befälhavarens beslut, och äge nämnden efter omständigheterna antingen fastställa eller undanröja beslutet eller ock förordna om lindring av den ålagda bestraffningen.

Skriftligt besked om nämndens beslut skall omedelbart tillhandahållas såväl befälhavaren som den klagande, vilken sistnämnde, om bestraffningen av nämnden undanröjts eller lindrats, äger hos mönstringsrättaren mot kvitto utbekomma det frändragna hyresbeloppet eller vad av hyran för mycket frändragits.

Den, som med disciplinnämnds beslut icke åtnöjes, äge inom ett år vid domstol här i riket utföra sin talan.

72 §. (105.)

De till kommerskollegium jämlikt 69 § insända hyresmedlen skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra besättningen.

73 §. (108: 1.)

De å fartyget anställda personer, som icke tillhöra besättningen, äro pliktiga att hörsamma befälhavarens föreskrifter med avseende å ord-

ning och skick ombord, ävensom att förrätta det arbete, befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem.

74 §. (34: 2.)

Sjömän, som hemsändas genom försorg av konsul enligt vad i sjölagen stadgas, äro pliktiga att i avseende å ordning och skick ombord iakttaga allt vad besättningen åligger samt att, där det finnes nödvändigt, mot skäligen gottgörelse biträda vid skeppsarbetet.

75 §. (108: 2—4.)

Vad i 30, 31, 33, 34, 53, 60, 63 och 64 §§ är stadgat skall lända till efterrättelse jämväl beträffande de i detta kapitel nämnda personer.

6 KAP.

Om besättningsbok.

76 §. (ny.)

Å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs, så ock, där Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat förordnar, å annat fartyg skall föras besättningsbok.

Från skyldighet, som nu sagts, äge Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat medgiva befrielse, där särskild anledning finnes förekomma.

77 §. (ny.)

I besättningsboken skola samtliga de å fartyget anställda förtecknas samt noggranna uppgifter införas angående varje dem rörande händelse, som angår deras tjänsteanställning eller därmed har samband och varom kännedom kan vara av betydelse för rättsägare eller offentlig myndighet. Däri skall sålunda antecknas:

1) när någon inträder i tjänst å fartyget och därifrån avgår samt anledningen till avgången;

2) när någon å fartyget anställd sjuknar, skadas eller dör, omständigheterna därvid samt de åtgärder, som vidtagas för beredande av vård åt den sjuke eller skadade eller för begravning av den avlidne och utredning av hans kvarlåtenskap;

3) när och av vilken anledning sjöman vägras tillstånd att gå i land, såvida han begär, att anteckning därom skall göras;

4) när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt föreskriva sådan nedsättning eller omväxling i besättningens kost, som i 57 § sägs;

5) när från besättningens sida framställning göres jämlikt 59 § om förrättande av syn, de anförda skälen till framställningen samt befälhavarens åtgärd med anledning av densamma;

6) när befälhavaren anlitar polismyndighet för sjömans inställande i tjänsten samt anledningen därtill;

7) när någon av besättningen rymmer, så ock befälhavarens åtgärd med avseende å den rymdes kvarlämnade tillhörigheter och innestående hyra;

8) när och av vilken anledning befälhavaren låter taga i förvar, föra i land eller kasta över bord varor eller annat, som någon ombord anställd olovligen medtagit;

9) när någon å fartyget anställd begår brott eller när sjöman gör sig skyldig till förseelse i tjänsten, så ock vad av hyran frångår sjöman på grund av disciplinstraff samt befälhavarens redovisning därav.

78 §. (ny.)

Besättningsboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, av styrman; skolande för varje dag, varunder något förekommer av beskaffenhet att böra i boken antecknas, detsamma senast nästföljande dag införas däri.

Besättningsboken skall föras med ordning och tydlighet; vad däri blivit infört, må icke utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläsligt, utan bör, i händelse oriktig anteckning skett, rättelse införas å vederbörligt ställe i boken.

79 §. (ny.)

Besättningsboken upprättas enligt av kommerskollegium fastställt formulär och tillhandahålles av nämnda myndighet samt å sjömanshusen.

För varje kalenderår, varunder fartyget nyttjas till sjöfart, skall föras särskild besättningsbok. Det åligger befälhavaren att sist en månad efter årets utgång eller, om fartyget vid den tiden ej är här i riket, sist en månad efter fartygets ankomst till svensk hamn antingen insända boken till kommerskollegium eller ock avlämna densamma å sjömanshus, vars ombudsman har att ofördröjligen insända boken till berörda myndighet.

80 §. (ny.)

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om besättningsboks innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag.

7 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

81 §. (289.)

Missbrukar befälhavare den honom enligt 60—64 och 75 §§ medgivna maktbefogenhet eller den bestraffningsrätt, varom stadgas i 4 kapitlet, eller åsidosätter han sina skyldigheter enligt denna lag med avseende å sjukvård, eller bryter han mot vad i denna lag är stadgat angående kosthållet, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet, dömes till böter eller, under synnerligen försvårande omständigheter, till fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

82 §. (ny.)

Försummar befälhavare vad honom enligt 76—79 §§ åligger med avseende å besättningsboks förande eller avlämnande, eller bryter han mot stadgandet i 80 §, straffes med böter. Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk besättningsbok eller boken ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år; äro omständigheterna synnerligen försvårande, må tiden för straffarbetet höjas till fyra år.

Samma lag vare, där styrman så förbrutit sig, som här ovan sägs.

Om ansvar för styrman eller maskinist, som förbrutit sig vid förande av skeppsdagbok eller maskindagbok, stadgas i sjölagen.

83 §. (296.)

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 81 eller 82 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra förtyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

84 §. (285.)

Anställer befälhavare sjöman för tid, under vilken denne veterligen är förbunden att tjäna å annat fartyg, straffes med böter.

Samma lag vare, där befälhavare använder minderårig under fjorton år för skeppstjänst. Har användandet av minderårig skett med den min-

deråriges faders eller målsmans vetskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst femtio kronor.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom ovan sagts, skett med hans vetskap.

85 §. (286, 288: 3, 295: 2.)

Åsidosätter befälhavare sin skyldighet enligt 18 § att, innan sjöman avskedas, hålla förhör med honom, eller ställer han sig icke till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls enligt 43 § meddelade beslut, eller vägrar han utan skäl, som i 52 § sägs, sjöman tillstånd att å fritid gå i land, eller fullgör han icke honom enligt 59 § sista stycket åliggande skyldighet i fråga om däri omförmäld rapport, straffes med böter.

Försummar befälhavare sin skyldighet enligt 103 § att tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt å fartyget, dömes till böter, högst etthundra kronor.

86 §. (310.)

Vad här ovan stadgas angående brott av befälhavare gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavares ställe.

87 §. (297: 2 p.)

Tager sjöman hyra å fartyg för tid, under vilken han på grund av äldre hyresavtal är pliktig att tjäna å annat fartyg, dömes till böter.

88 §. (298, 300.)

Sjöman, som i avsikt att undandraga sig tjänsten underlåter att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller i avsikt, som nu sagts, dovligen avviker från fartyget, straffes för rymning med böter.

Sker rymning under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårande omständigheter, må till fängelse i högst ett år dömas.

89 §. (299.)

Var, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller fängelse i högst ett år.

90 §. (304.)

Överfaller sjöman med våld eller hot om våld befälhavaren eller annan förman i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas,

dömes till fängelse eller till straffarbete i högst två år. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

91 §. (305.)

Gör sjöfolk myteri, dömes anstiftare eller anförare till fängelse eller till straffarbete i högst två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, till böter. Övas vid myteriet våld å person eller egendom, må anstiftare eller anförare dömas till straffarbete i högst sex år och annan deltagare till straffarbete i högst två år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, varde ock gärningsmannen straffad, enligt vad i 4 kap. 1 § strafflagen skils.

92 §. (302.)

Har sjöman påkallat syn å fartyg, på sätt i 59 § sägs, och befinnes, att de uppgifter, som föranlett synen, saknat rimlig grund, dömes, där han handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada, till fängelse eller till straffarbete i högst två år. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

93 §. (306.)

Är sjöman genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

94 §. (308.)

Har någon å fartyget anställd på annat sätt, än här ovan är sagt, gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med böter.

95 §. (309.)

Har sjöman, som begått brottslig handling, varom i 87—94 §§ förmåles, för samma handling undergått bestraffning enligt 65 §, skall rätten vid brottets bedömande därå fästa skäligt avseende; och må i ty

fall, efter omständigheterna, straffet nedsättas under vad eljest bort följa å gärningen eller ock alldeles bortfalla.

96 §. (311.)

Brott, som i 84 § första stycket, 87, 88, 89, 92 eller 94 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

97 §. (312.)

I avseende å straff, vartill efter denna lag dömes, gälle, där ej här ovan är annorlunda stadgat, vad allmän lag föreskriver.

8 KAP.

Om laga domstol och rättegång.

98 §. (323.)

Twistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall instämmas till rådstuvurätten i den stad, där svaranden har sitt bo och hemvist, eller där fartyget finnes; har svaranden icke sitt hemvist i stad med rådstuvurätt, eller finnes fartyget å ort, där rådstuvurätt icke är, gånge tvisten till den rådstuvurätt, som är närmast endera av dessa orter.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses såsom rederiets hemvist.

99 §. (324.)

Hava parter överenskommit, att tvist må instämmas till viss annan rådstuvurätt än den, som enligt 98 § är behörig; då må den rätt sökas.

100 §. (325.)

Vill någon för anspråk, som grundar sig på befälhavarens görande eller låtande, på en gång söka denne och redaren, äge han instämma båda till den domstol, där endera är skyldig att svara.

101 §. (328.)

Brottmål, som bör bedömas efter denna lag, skall, där brottet föröfvats i stad med rådstuvurätt, upptagas vid den stadens rådstuvurätt, men om brottet föröfvats å ort, där rådstuvurätt icke är, vid den rådstuvurätt, som är närmast. Har brott skett under resa, gånge målet till rådstuvurätten i den stad, dit den brottslige med fartyget först ankommer

eller där han eljest träffas; ligger den ort icke inom rådstuvurätts domvärjo, gånge målet till den rådstuvurätt, som är närmast.

Finnes i staden jämväl polisdomstol eller poliskammare, skall målet upptagas vid den domstol i stället för vid rådstuvurätten, där fråga är om brott, varå ej må följa svårare straff än böter.

102 §. (331.)

De skiljemän, till vilkas prövning tvist enligt denna lag skall i vissa fall hänskjutas, skola vara tre och utses i den ordning, lagen angående skiljemän den 28 oktober 1887 bestämmer.

Vad de flesta skiljemännen säga skall, änskönt någondera parten vill söka domaren, gå i verkställighet, där ej domaren eller överexekutor annorlunda förordnar.

103 §. (27.)

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt å fartyget.

Denna lag träder i kraft den

Förslag

till

Lag

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Häri genom förordnas, dels att 25 §, 34 § andra stycket, 44—47 §§, 61—68 §§, 70—108 §§, 285 §, 288 § tredje stycket, 295 § andra stycket och 297—309 §§ sjölagen skola upphöra att gälla, dels ock att 37, 40, 69, 171, 289, 310 och 311 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

37 §.

I skeppsdagboken — — — den åtgärd, som vidtages.

Föres å fartyget besättningsbok, enligt vad i sjömanslagen stadgas, vare icke erforderligt att i skeppsdagboken upptaga sådant, varom anteckning göres i besättningsboken.

I maskindagboken — — — underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande — — — i skeppsdagboken.

40 §.

Inträffar, medan — — — avgiva sjöförklaring.

I rapporten, — — — händelsen antecknat.

Inom riket — — — ovannämnda rapporten.

Å utrikes — — — om uppvisandet.

Vad här ovan sägs angående dagbok gälle besättningsbok, när i denna gjorts anteckning angående händelsen.

69 §.

Efter det fartyg utklarerats och i övrigt är segelfärdigt, må ej befälhavaren eller någon annan å fartyget anställd för gäld hindras att avresa, ej heller något av vad han för tjänstens behov fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

171 §.

Passagerare vare — — — ombord föreskrives.

Vad i 64 § sjömanslagen är stadgat om förhör och vad i övrigt må iakttagas, då sjöman begår grovt brott, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, gälle ock med avseende å passagerare.

Ej må passagerare utan befälhavarens tillstånd medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Sker det, vare lag, som i 28 § sägs; och skall vad i 63 § sjömanslagen är stadgat i händelse av olovligt medtagande av dylika varor eller av gods, vars förande kan utsätta fartyg eller last för äventyr, gälla jämväl med avseende å passagerare.

289 §.

Missbrukar befälhavare i fall, varom i 171 § andra och tredje styckena förmäles, sin rätt att taga passagerare i fängsligt förvar eller sin befogenhet vid passagerares olovliga medtagande av gods, dömes till böter eller, under synnerligen försvårande omständigheter, till fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

310 §.

Vad i detta kapitel stadgas angående brott av befälhavare, gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavares ställe.

311 §.

Brott, som i 289 eller 290 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar ifråga om rätt till åtal.

Denna lag träder i kraft den

MOTIV.

Inledning.

De nordiska sjölagarna äro i likhet med motsvarande lagar i många andra länder avsedda att utgöra en sammanfattning av lagbestämmelser rörande de viktigaste ämnen, som omedelbart hänföra sig till sjöfarten eller närmast handelssjöfarten. Följaktligen innehåller vår sjölag, förutom den centrala del därav, som avhandlar befraktningsavtalet och vad därmed har sammanhang, grupper av bestämmelser, vilka äro att hänföra till olika lagstiftningsområden, såsom bland annat bolagslagstiftningen (rederi), försäkringslagstiftningen (sjöförsäkring) och sociallagstiftningen (sjömännens anställningsvillkor och övriga tjänsteförhållanden). Det har ansetts vara en fördel, att alla dessa sjöfarten berörande bestämmelser funnits samlade i en enda kodex, varigenom desamma varit lätt överskådliga och tillgängliga för sjöfartens män. Givet är emellertid, att värdet av denna anordning förringas, i mån som sjölagens egenskap att utgöra en uttömmande sammanfattning av sjölagstiftningen minskas. Numera kan sjölagen icke anses vara en dylik sammanfattning, och spciallagstiftningen vid sidan av densamma tillväxer alltjämt. Ej minst är det sociallagstiftningen och den därmed i mycket sammanhängande lagstiftningen angående sjöfartssäkerheten, som utvecklats. Bestämmelserna angående sjömännens på- och avmönstring, deras utspisning, bostäder och arbetstid äro att finna i särskilda författningar; förordning angående bemanningen är att vänta. Att åstadkomma en enhetlig kodifiering av här berörda slag av bestämmelser torde icke vara möjligt; redan författningarnas olika legislativa natur, i det att vissa av dem äro och böra vara civillag, andra administrativ förordning, utgör hinder härför. Och reellt sett möta svårigheter för en sådan förening även därutinnan, att medan sjölagens stadganden angående tjänsteförhållandet äro allmänt avfattade, upptagande väsentligen endast de grundläggande rättsliga bestämmelserna, de fristående författningarna, såväl lagarna som de administrativa förordningarna, merendels äro synnerligen detaljerade.

Den nu framhållna omständigheten, att sjölagstiftningen och särskilt den sociala delen därav redan är och måste vara splittrad på ett ganska stort antal särskilda författningar, gör, att det från systematisk synpunkt

synes kunna försvaras, därest ytterligare ett steg tages sålunda, att de delar av sjölagen, som äro att hänföra till sociallagstiftningen, avskiljas från densamma och sammanföras i en särskild lag, avsedd att intaga en central, i viss mån sammanhållande ställning i det komplex av författningar av olika slag, vilket avhandlar sjöfolkets sociala förhållanden. Sjölagen komme efter en sådan utbrytning att i eminent mening utgöra en handelslag, avhandlande befraktningen och de därmed sammanhängande rättsliga spörsmålen.

De nordiska kommittéerna, som funnit, att det från praktiska och systematiska synpunkter icke bör vara hinder för en klyvning av sjölagen på sätt nu antytts, hava enats om att därom framställa förslag. Genom en sådan klyvning undanröjas olägenheter, som lätteligen bliva förknippade med så olikartade rättsreglers sammanhållande i en och samma lag. Ävenledes synes böra erinras därom, att medan, enligt vad erfarenheten visar, sociallagstiftningen är av ganska rörlig natur, de handelsrättsliga reglerna äro av större beständighet. Slutligen må framhållas, att en dylik anordning möjliggör för kommittéerna att rätt snart — utan att avvakta slutförandet av det otvivelaktigt tidskrävande arbetet med revisionen av sjölagens handelsrättsliga stadganden — till slutlig behandling företaga ifrågavarande del av den åt kommittéerna anförtrordade lagstiftningsuppgiften, en angelägenhet, som synts kommittéerna vara ganska viktig.

Var gränsskillnaden bör dragas vid dylik klyvning av sjölagen kan i någon mån vara föremål för olika meningar. Det har synts kommittéerna vara ganska självfallet, att allt, som rör besättningen, bör upptagas i sjömanslagen, således först och främst besättningens hyresavtal med dess omedelbara rättsverkningar samt vidare besättningens övriga rättigheter och skyldigheter i tjänsten. Redan den omständigheten, att besättningens rättigheter i tjänsten motsvaras av skyldigheter för befälhavaren, gör, att det icke torde kunna undgåas att i sjömanslagen redovisa befälhavarens skyldigheter mot besättningen, och i sammanhang därmed bör givetvis sjömanslagen även innehålla erforderliga regler angående befälhavarens myndighet i tjänsten och de rättsmedel, varmed han bör vara utrustad vid befälets utövande. Vidare hava kommittéerna ansett det vara riktigt, att även reglerna angående befälhavarens tjänsteavtal, vilka ju hava sammanhang med motsvarande regler rörande besättningen, upptagas i sjömanslagen. På så sätt komma stadgandena angående besättningen och dess förhållanden att innehållas i sjömanslagen, medan stadgandena angående befälhavaren komma att återfinnas i båda lagarna, nämligen i sjömanslagen såvitt rör befälhavarens tjänsteavtal, hans

befälsmyndighet samt hans skyldigheter mot besättningen, och i sjölagen såvitt angår befälhavarens tjänsteplikter i övrigt, således i första hand mot redare och lastägare.

I likhet med sjölagen upptager förslaget icke någon bestämmelse till avgörande av lagens omfattning. En sådan avgränsning skulle näppeligen kunna åstadkommas annorledes än medelst ett angivande av vad som i lagen bör förstås med »fartyg». Varje försök härtill synes emellertid leda till i särskilda fall oriktiga eller olämpliga resultat. Det har för den skull ansetts vara bäst att såsom hittills överlämna bedömandet i sista hand åt rättstillämpningen. Det må framhållas, att det ej låter sig göra att begränsa lagens omfattning till att avse allenast svenska fartyg. Givet är, att lagens giltighet merendels måste vara inskränkt till sådana fartyg, men lika säkert torde vara, att åtskilliga av lagens bestämmelser komma att under vissa omständigheter vara tillämpliga även på utländska fartyg.

I KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

Medan för besättningens del med nödvändighet torde böra anläggas den synpunkten, att besättningens anställning skall anses knuten vid ett visst fartyg — ett förhållande, som naturligen ofta nog jämkas — lär lagstiftningen i fråga om befälhavaren kunna utgå från, att befälhavaren är anställd i redarens tjänst, utan att anställningen behöver vara bunden vid ett bestämt fartyg.

Redan från denna synpunkt finnes anledning att icke behålla bestämmelsen i sjölagens 63 § andra stycke, enligt vilket befälhavaren må avskedas med undfående av hyra allenast för den tid han varit i tjänst, därest resan inställes till följd av krig, blockad, embargo, ut- eller införselsförbud, ishinder eller skada, som gör fartyget odugligt för resan, eller därest fartyget av sådan anledning för längre tid uppehålls i avgångshamnen eller under resa. Även oberoende härav har emellertid bestämmelsen ifråga, liksom motsvarande stadgande för besättningens del i sjölagens 91 §, icke ansetts böra upptagas i förslaget. Den risk för inträffande av sådana händelser, varom nu är fråga, synes nämligen vara av den beskaffenhet, att redaren, som måste räkna med, att sådana kunna

inträffa, närmast bör bära följderna därav. Han bör således hava att välja mellan att antingen i avbidan på hindrets upphörande behålla befälhavaren och besättningen i sin tjänst eller ock avskeda dem med skyldighet för honom att gälda ersättning för den skada, som genom det förtidiga avskedandet tillfogas dem.

Följdriktigheten av den ovan uttalade uppfattningen i fråga om befälhavarens anställning skulle kräva ett uteslutande jämväl av stadgandet i sjölagens 63 § tredje stycke om avtalets upphörande på grund av fartygets förolyckande, kondemnation, uppbringning, prisdömning eller tagande av sjörövare. Praktiska skäl hava emellertid föranlett, att bestämmelsen funnits böra bibehållas i väsentliga delar. Vidkommande fartygets uppbringning och prisdömning hava dessa händelser icke ansetts vara av den säregna beskaffenhet, att de i och för sig böra betinga avtalets upphörande; fartygets tagande av sjörövare har förmenats icke vara ett fall av tillräckligt praktisk betydelse för att fordra särskild reglering. Vad åter angår fartygets förolyckande eller kondemnation har redarens intresse ansetts kräva regelns bibehållande. Ganska avsevärd tid kan nämligen förflyta, innan redaren erhåller kunskap om olyckan och bringas i tillfälle att, därest han efter fartygets undergång icke har anledning att behålla befälhavaren i sin tjänst, vidtaga åtgärd för avtalets upphörande. Regeln återfinnes i förslagens 6 §.

Slutligen har stadgandet i sjölagens 62 § tredje stycke om befälhavarens rätt att strax frånträda tjänsten, när fartyget försäljes till utländsk man eller annorledes upphör att vara svenskt, icke ansetts böra upptagas i förslaget. Den omständigheten, att fartygets nationalitet förändras, vare sig det sker på grund av fartygets försäljning eller exempelvis därigenom, att redaren förlorar sin inhemska nationalitet eller att rederibolagets aktier övergå i utländsk ägo, bör icke i och för sig rubba avtalets bestånd. Därest redaren alltjämt vill behålla befälhavaren i sin tjänst, t. ex. genom hans placering på annat fartyg, bör detta i regel icke vara förmenat honom. Att åter bibehålla stadgandet endast för att giva uttryck åt att redaren icke kan tvinga befälhavaren att föra ett främmande lands fartyg lär vara så mycket mer obehöfligt, som det numera näppeligen torde finnas något civiliserat lands lagstiftning, som medgiver en främmande statsborgare att föra landets fartyg. Skulle emellertid, mot vad sålunda antages, detta vara fallet, lär det vara tydligt, att fartygets inhemska nationalitet är en så bärande förutsättning för tjänsteavtalet, att, därest det brister härutinnan, befälhavaren till följd därav äger strax lämna tjänsten.

1 §.

Medan åt besättningens anställningsvillkor skall givas skriftlig form genom deras upptagande i den motbok, som befälhavaren skall till en var sjöman överlämna vid förhyrningen, finnes för befälhavarens del icke föreskrivet i sjölagen, att befälhavarens tjänsteavtal skall upprättas skriftligt. Synnerligen vanligt lärer ock vara, att skriftligt avtal med befälhavaren icke kommer till stånd, och olägenheter hava såsom följd därav framträtt. Saken av kontrakt angående anställningen har bland annat givit anledning till missförstånd vid sjömansrullans upprättande, i det att befälhavaren, vilken det enligt det för sådan rulla fastställda formulär åligger att teckna sitt namn i rullan jämte besättningen, även kommit att där stå upptagen såsom förhyrd på enahanda villkor som besättningen, ehuru hans anställning hos rederiet faktiskt borde anses vara annorlunda. Den i 1 § föreslagna föreskrift, att redaren skall vid befälhavarens anställande besörja upprättande av skriftligt avtal, torde vara i båda kontrahenternas intresse. Lämpliga kontraktstyper torde snart nog utbildas och den för både rederi och befälhavare olägliga osäkerhet, som saknad av kontrakt medför, komma att undanröjas.

Föreskriften får ej så fattas, att avtalet skulle vara i och för sig ogiltigt, därest parterna underlåtit att giva det skriftlig form. Men har skriftligt kontrakt icke upprättats, och uppstår meningsskiljaktighet mellan redaren och befälhavaren angående det träffade avtalet, lärer följden av föreskriften kunna bliva en utvidgning av redarens bevisningsskyldighet.

2 §.

För den händelse avtalet icke innehåller bestämmelser för bedömande av tiden för dess giltighet och orten, där det må upphöra, måste i lagen finnas vissa regler att träda i tillämpning. De sålunda erforderliga reglerna återfinnas i 2 §. Den uppsägningstid av tre månader, som föreslås att gälla, därest i avtalet ej träffats bestämmelse angående giltighetstiden, torde i nuvarande tid tillräckligt tillgodose sjöfartens behov och synes även motsvara befälhavarens intressen. Vidkommande orten, där befälhavarens anställning må i saknad av avtal därom upphöra, har det ansetts vara lika naturligt som från alla synpunkter — redarens, befälhavarens och det allmännas — av betydelse att anställningen upphör i svensk hamn. Tilläggsbestämmelsen att befälhavare, som varit i tjänst å fartyget minst ett år utan att fartyget anlöpt svensk lossnings- eller lastningshamn, må frånträda tjänsten jämväl i annan lossnings- eller

lastningshamn, har emellertid funnits erforderlig, enär det utan densamma skulle kunna inträffa, att befälhavaren måhända aldrig bleve i tillfälle att begagna sin rätt att lämna tjänsten, nämligen i det fall att fartyget hölles sysselsatt i fart uteslutande mellan utländska hamnar.

Nämnas må, att det icke ansetts nödigt att upptaga någon bestämmelse, motsvarande stadgandet i sjölagens 62 § andra stycke, enligt vilket befälhavaren i fall, som där avses, icke må lämna fartyget förrän lossningen avslutats. Vare sig befälhavaren är anställd för bestämd resa eller bestämd tid eller eljest, lär det ligga i naturen av hans tjänsteställning, att han icke äger lämna fartyget under omständigheter, som sätta i fara de redarens och lastägarnas intressen, vilka han lagligen är pliktig att tillvarataga. Å andra sidan kräves givetvis icke för fullgörandet av hans förpliktelser härutinnan vid varje tillfälle, att han skall avbida lossningens avslutande.

3 §.

Det i sjöfartens natur liggande egendomliga förhållandet, att befälhavaren måste vara behörig att i mycket stor utsträckning handla självständigt å redarens vägnar, således att, utan möjlighet för redaren att ingripa, binda denne i betydande omfattning, gör det nödvändigt, att redaren är berättigad att skilja befälhavaren från tjänsten, även om befälhavaren icke gjort sig skyldig till verkliga fel eller försummelser i densamma. Tjänsteförhållandet måste vila på ett stort förtroende till befälhavaren; finnes detta icke längre, är den oundgängliga förutsättningen för tjänsteförhållandets fortvaro borta. Om befälhavaren således varder i strid mot avtalet avskedad utan att grov tjänsteförsummelse eller något därmed jämförligt förhållande kan påbörjas honom, bör han emellertid äga rätt till gottgörelse för den skada, som han genom avskedandet lider. Ehuru lagen, såsom framhållits, måste medgiva redaren att avskeda befälhavaren när som helst, bör således avskedande, som icke äger rum i överensstämmelse med tjänsteavtalet, till sina rättsliga verkningar behandlas som ett avtalsbrott.

Det skadestånd, som vid dylikt avskedande bör tillkomma befälhavare, har i sjölagen fixerats genom de regler därom, som givits i 65 §. Även för besättningens del har skadestandsfrågan ordnats genom fasta regler. Förevarande förslag utgår från att i lagen bör beträffande såväl befälhavaren som besättningen öppnas tillfälle att lösa skadestandsfrågan enligt allmänna rättsregler. I enlighet härmed har i 3 § fastslagits, att befälhavare, som oaktat han behörigen fullgjort sin tjänst

avskedas utan iakttagande av tjänsteavtalets bestämmelser, äger rätt till full ersättning för den förlust han därigenom lider. Den huvudsakliga anledningen till den fixering av skadeståndet, som i sjölagen företagits, är, att det ofta nog möter svårigheter att åstadkomma nöjaktig utredning angående verkliga storleken av den lidna skadan. Dessa svårigheter hava särskilt för de meniga sjömännens del ansetts vara betydande. Denna synpunkt är tvivelsutan värd synnerligt beaktande. Emellertid synes hinder icke möta att nöjaktigt tillgodose densamma, utan att den allmänna rättsregeln för den skull övergives. I sådant syfte upptager förslaget, jämte huvudregeln att den avskedade äger rätt till full ersättning för den lidna skadan, den bestämmelse, att för den händelse utredning angående skadan ej förebringas, ersättningen skall sättas till visst belopp. Det legala fixerandet av skadeståndet behålles således i förslaget, men allenast såsom en hjälpregel att användas i de fall, då ersättningsfrågan icke utredes.

Det skadestånd, som i sådana fall skall utgå, har i förslaget bestämts till belopp, motsvarande hyra för tre månader ävensom kostnaden för resa till befälhavarens hemort jämte hyra och underhåll under resan. Det torde kunna antagas, att parterna ofta nog skola på båda håll finna den sålunda angivna legala regeln tillfredsställande. I fall, då så icke är förhållandet, kommer bevisningen, att skadeståndet bör utgå med lägre belopp än den legala ersättningen, att åvila redaren, medan därest befälhavaren vill göra gällande anspråk på skadestånd till högre belopp, det åligger befälhavaren att styrka sitt påstående härutinnan.

Här må påpekas, att i förslaget icke upptagits bestämmelsen i sjölagens 61 §, att befälhavare, som själv är delägare i fartyget till mer än hälften, må av domstol på medredares käromål skiljas från befattningen, om giltiga skäl därtill äro. I partrederi ankommer det enligt sjölagens 11 § på huvudredaren att antaga och entlediga befälhavare. Skulle huvudredare, som äger hälften i fartyget eller därutöver, underlåta att avskeda befälhavaren eller, om han själv är befälhavare, att avgå från befälet, oaktat giltiga skäl därtill äro, föreligga otvivelaktigt sådana omständigheter, att enligt sjölagens 14 § huvudredaren kan av domstol skiljas från befattningen. Sedan så skett, har den nye huvudredaren att besörja, att fartyget varder försett med skicklig och pålitlig befälhavare. Med hänsyn till den utväg till rättelses åstadkommande, som sålunda finnes tillgänglig, har den ovan nämnda bestämmelsen i sjölagens 61 § funnits kunna utgå.

4 §.

Enligt sjölagens 64 och 66 §§ är befälhavare, som avskedas på grund av skada eller sjukdom, som gör honom oförmögen att föra fartyget, berättigad att, om han utan eget vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, åtnjuta hyra för tiden intill avskedandet samt sjukvård jämväl under viss tid efter avskedandet ävensom att undfå gottgörelse för resa till förhryningsorten, om han antagits här i riket men eljest till fartygets hemort, samt för underhåll under resan.

Medan reglerna angående redarens skyldighet att sörja för sjukvård behandlas i annat sammanhang, nämligen i förslaget 7 §, jämförd med 31—33 §§, meddelas i 4 § bestämmelser angående sjukdom eller skada endast såsom grund för avskedande, i sammanhang varmed befälhavares rätt till hyra och reseersättning regleras. Enligt sjölagen tillkommer honom i dylikt fall hyra allenast för tiden intill avskedandet. Här föreslås, att redaren skall vara skyldig att därutöver lämna befälharen ett understöd, motsvarande hyra för tre månader. Det har icke ansetts vara anledning att göra omfattningen av redarens ifrågasvarande förpliktelse beroende av de villkor, under vilka befälhavaren varit anställd; vad redaren här ålägges bör i viss mån betraktas som en rederinäringen såsom sådan åvilande skyldighet mot befälhavare, som drabbas av sjukdom, ehuruval densamma av praktiska grunder måste knytas till den redare, hos vilken befälhavaren vid avskedstillfället var anställd.

I fråga om såväl befälhavare som besättning utgår förslaget från att den, som avskedas på grund av sjukdom, bör sättas i tillfälle att utan egen kostnad begiva sig till sin hemort. I enlighet med rese-reglerna i gällande lag är enligt förslaget befälhavaren berättigad att av redaren åtnjuta ersättning för den kostnad, som sådan resa må betinga, medan för besättningens del gäller, att redaren skall vara pliktig att besörja hemförskaffandet.

5 §.

Denna § motsvarar bestämmelsen i sjölagens 63 § första stycket; dock har sjölagens uttryck »försummelse» ändrats till »grov försummelse», vilket uttryck synes bättre överensstämma med en skälig tydning av stadgandet.

6 §.

Att det ansetts nödigt att behålla sjölagens stadgande om tjänsteavtalets upphörande i de fall, som i denna § omförmälas, har redan framhållits. I fråga om befälhavarens plikt att vid timad sjöolycka, oaktat avtalets upphörande, stå till redarens förfogande mot skäligen gottgörelse, gör förslaget icke ändring i gällande regel.

Medan enligt sjölagen befälhavare, när fartyget å utländsk ort drabbats av olycka av ifrågavarande slag, äger att undfå gottgörelse för kostnaden för resa till förhyrningsorten, om han antagits här i riket, men eljest till fartygets hemort, giver förslaget honom rätt till resekostnad även för det fall att olyckan timat inom riket, varjämte den ändring vidtagits, att resan, för vilken ersättning må utgå, skall — liksom i fråga om besättningen — avse den ersättningsberättigades hemort.

Jämlikt sjölagen utgår vid tjänsteavtalets upphörande av anledning, som här avses, hyra allenast till och med den dag, då tjänstgöringen upphörde. Enligt förslaget skall det åligga redaren att utgiva hyra även för den tid, som må åtgå för resa till befälhavarens hemort. Motsvarande bestämmelse föreslås för besättningens del.

Slutligen har för såväl befälhavaren som besättningen i förslaget upptagits stadgande om skyldighet för redaren att ersätta de medhavda tillhörigheter, som vid fartygets förolyckande förlorats. Inom kommittén har dock yppats tvekan, å ena sidan huvuvida det överhuvudtaget vore lämpligt att lagfästa en dylik skyldighet, å andra sidan, huruvida icke regelns tillämplighet borde utsträckas att gälla vid sjöolycka i allmänhet.

Här må framhållas, att medan enligt sjölagen resekostnad, som i denna § avses, skall, för såväl befälhavare som besättning, gäldas av allmänna medel, dylik förpliktelse för statsverket icke upptagits i förslaget. I och för sig torde näppeligen finnas större anledning att lägga denna kostnad på statsverket än att ålägga staten att bestrida resekostnaden jämväl i vissa andra fall, då sjömannen bör äga anspråk på att efter tjänsteavtalets upphörande bli fortskaffad från en ort till annan. Den utgift, staten i förevarande fall åtagit sig, bör närmast anses såsom en det allmännas subvention åt rederinäringen. I den mån dylik subvention må vara erforderlig, synes den emellertid kunna göra större gagn, därest den ordnas enligt andra grunder.

7 §.

De för sjöman föreslagna reglerna i 29 och 31—35 §§ om hyrans beräkning vid dödsfall, om sjukvård, begravning och bouppteckning samt om understöd till dödsboet äro avsedda att gälla jämväl för befälhavare, vadan här allenast hänvisas till dem..

8 §.

Någon ändring i sjölagens motsvarande bestämmelse (68 §) föreslås icke.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Allmänna bestämmelser.

9 §.

Liksom gällande lagstiftning räknar förslaget icke befälhavaren till besättningen. Däremot hänföras alltjämt till besättningen även de, vilka närmast befälhavaren hava befälet ombord: styrmännen och maskinisterna. Dessas ställning såsom ansvariga befälspersoner vinnlägger sig förslaget om att betona (se 44—48 §§).

Gällande sjölag skiljer mellan å ena sidan besättningen och å andra sidan »de å fartyget anställda personer, vilka ej höra till den egentliga besättningen» (108 §). Av motiven inhämtas, att det är arten av vederbörandes arbete, som är bestämmande i fråga om denna skillnad. Besättningen i egentlig mening utgöres av dem, vilka skola förrätta »skeppstjänst»; de övriga inrymmas under 108 §. Till dessa sistnämnda äro således att räkna uppassare, uppasserskor, skeppsläkare m. fl. Och bland dem finnas stundom personer, som ej äro anställda i redarens tjänst utan t. ex. hos restauratrisen ombord.

I förslagets 9 § har upptagits den såsom mera lämplig ansedda avgränsningen, att envar, som å fartyget är anställd i redarens tjänst, skall, med undantag av befälhavaren, vara att hänföra till besättningen. I enlighet härmed skola således till besättningen räknas även de, som icke förrätta egentlig skeppstjänst, allenast de äro å fartyget anställda

i redarens tjänst, exempelvis läkare, telegrafist, manlig eller kvinnlig upppassningspersonal. De i lagförslaget upptagna bestämmelserna angående besättningen i allmänhet torde vara av den beskaffenhet, att de kunna och böra tillämpas även å dem, som icke förrätta egentlig skepps-tjänst. I fråga om skeppsarbetet har uttryckligt uttalande därom gjorts i 54 §, där skyldighet stadgas att vid anordnande av arbete taga hänsyn till en vars ställning i tjänsten. En stor del av bestämmelserna angående besättningen kan däremot icke tillämpas å de ombord anställda personer, vilka icke äro anställda i redarens tjänst. Nämnas må, att det föreliggande av sakkunniga utarbetade förslaget till ny förordning angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. synes intaga samma ståndpunkt som här förordas (se § 33 i sagda förslag).

10 §.

Stadgandet motsvarar sjölagens 25 §.

Det bör här nämnas, att i förslaget icke upptagits vare sig bestämmelserna i sjölagens 73 § om huru vid dubbelförhyrning företrädet skall avgöras eller bestämmelsen i 70 § tredje stycket, att sjöman skall vid förhyrningen lämna sin sjöfartsbok i befälhavarens förvar. Bestämmelserna i 73 § hava icke ansetts nödvändiga; uppkommande tvister synas böra utan särskild anvisning lösas i enlighet med allmänna rättsregler. Att bestämmelsen i 70 § tredje stycket upptogs i sjölagen, angives i lagens motiv hava skett med hänsyn till stadgandet i 73 §, enligt vilket underlåtenhet att taga sjöfartsbok i förvar kan inverka på hyresavtalets bestånd. Varder stadgandet i 73 § uteslutet, har således ock nämnda anledning till behållandet av bestämmelsen i tredje stycket av 70 § bortfallit. Emellertid hava även andra skäl till förmån för sistnämnda bestämmelses upptagande i lagen blivit anförda. Det har erinrats, att genom sjöfartsböckernas förvarande av befälhavaren rymning försvåras. Även har framhållits, att då sjöfartsböckerna omhänderhavas av befälhavaren, desamma bevaras i snyggare skick än om sjömännen själva hava hand om dem. Å andra sidan har sagts, att sjöfartsböckerna ofta nog gå förlorade vid förlisning men skulle hava räddats, om ägarna själva haft hand om dem. Vidare har förmenats, att då sjömannen anses kunna handhava värden av sin motbok, förvarandet av sjöfartsboken likaväl bör kunna anförtros honom. Och slutligen har betonats, att sjöfartsboken tillhör sjömannen, vilken rättvisligen själv bör äga att avgöra, huruvida han önskar hava boken i eget förvar eller lämna den

i befälhavarens vård. De för borttagandet av bestämmelsen sålunda anförda skälen hava ansetts övervägande.

I detta sammanhang må även påpekas, att i förslaget ej heller upptagits bestämmelserna i sjölagens 70 § första stycke, enligt vilka å fartyg, som avgår från Sverige till ort bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest), såsom sjöman icke må anställas den, som är behäftad med sjukdom, lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst, anställningen avser, eller med könssjukdom i smittosamt stadium eller med annan sjukdom, som medför fara för ombord anställda personer, i följd varav, innan någon anställs såsom sjöman å dylikt fartyg, läkarintyg, ej äldre än sex månader, skall företes för befälhavaren. Dessa bestämmelser, till vilka motsvarighet ej finnes i danska och norska sjölagarna, synes icke lämpligen kunna beredas plats i sjömanslagen. Riktigare torde vara, att det i en blivande bemanningsförordning tydliggöres, att i bemanningen icke må inräknas andra å fartyget anställda än sådana, som fullgöra de för vederbörande anställning föreskrivna kvalifikationer bland annat i fysiskt avseende. Vad angår stadgandet i 70 §, att i där omförmålt fall såsom sjöman ej må anställas den, som är behäftad med könssjukdom i smittosamt stadium eller med annan sjukdom, som medför fara för ombord anställda personer, må erinras, att det enligt förslagets 31 § åligger befälhavaren, vid ansvarspåföljd enligt 81 §, att bringa sådan sjuk i land, där honom ej ombord beredes till farans undanröjande erforderlig vård. Från befälhavarens sida lär näppeligen vara anledning befara underlåtenhet att övervaka, att personer, som äro behäftade med dylik sjukdom, icke varda å fartyget anställda. Vidkommande alla sjömän, som skola påmönstras, oavsett för vilken fart de anställts, synes det böra i vederbörande författning angående mönstring vara mönstringsförrättaren ålagt att göra sig underlättad, huruvida de anställda med hänsyn till sitt fysiska tillstånd motsvara föreskrivna eller eljest nödiga fordringar och att, om så finnes ej vara fallet, vägra påmönstring.

11 §.

Vid 1914 års av sjöfartssäkerhetskommitténs förslag föranledda ändringar i sjölagen infördes i lagens 70 § bestämmelser, att minderårig under fjorton år ej må i skeppstjänst användas och att i eldartjänst ej må användas minderårig, som icke uppnått sexton års ålder.

Av skeppstjänstkommitterade har numera framlagts förslag till bemanningsförfordning, vari stadgas de fordringar bland annat i fråga om ålder, som krävas för olika befattningar ombord. Vid dylikt förhållande synes i sjömanslagen icke böra meddelas annan åldersbestämmelse än den grundläggande, att minderårig under fjorton år ej må användas i skeppstjänst. Det är av denna anledning, som stadgandet om viss ålder för eldare icke upptagits i förslaget.

12 §.

Denna § har samma innehåll som sjölagens 72 §.

13 §.

Bestämmelserna i denna § motsvara sjölagens 71 §. Det har tillagts, att i motboken skall antecknas bland annat dels förbehåll om hyras betalande till annan eller insättande i bank, varom förmäles i 38 §, och dels vad av hyran frändrages på grund av bestraffning enligt 65 §. Sistnämnda anteckning avser att underlätta kontrollen över den vidtagna bestraffningsåtgärden. Vidare har till 40 § överflyttats den i sjölagens 71 § inrymda rättsregeln, att då hyran bestämts till visst belopp för resa, anteckningen i motboken angående den tid, som antages åtgå till resan, skall lända till efterrättelse vid beräkning av hyra i varje fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

14 §.

De regler om tiden för hyresavtalets giltighet och orten, där det må upphöra, vilka föreslås i denna § att tillämpas, då i avtalet icke annat bestämts, äro avfattade i anslutning till de anställningsregler, som för närvarande i stor utsträckning tillämpas inom den svenska sjöfarten.

Vad i andra stycket av 14 § sägs läser visserligen äga giltighet, även om stadgandet icke vore i lagen upptaget; för besättningens del har dock bestämmelsen ansetts vara i tydlighetens intresse önskvärd.

15 §.

Motsvarande regel återfinnes i sjölagens 82 §. Dess tillämpning ifrågakommer i fall, då hyresavtalet är slutet på bestämd tid eller på viss tids uppsägning utan att bestämmelse om avmönstringsort är träffad.

16 §.

I transatlantiska hamnar förekommer det stundom, att avmönstring av utländskt sjöfolk är förbjuden eller tillstädjes endast under villkor, att säkerhet ställes till förhindrande att den avmönstrade faller ortens fattigvård till last. Det är dylika förhållanden, som givit anledning till bestämmelserna i denna §.

17 §.

Enligt sjölagens 84 § är sjöman, som i där omförmälda fall äger rätt att erhålla entledigande, pliktig att, där befälhavaren det äskar, lämna nödigt biträde vid lossning av last och barlast samt vid fartygets förtöjning, avriggning och uppläggning, i följd varav befälhavaren må låta med avmönstring anstå, till dess sådant arbete avslutats, dock icke utöver sjunde dagen efter fartygets ankomst.

Med den nu vanliga korta uppsägningsfristen synes ett stadgande som detta icke lämpligen låta förena sig. Och oavsett sagda omständighet torde tillräcklig anledning icke finnas, att sjöman, som till följd av den avtalade hyrestidens utgång eller eljest äger lämna tjänsten, skulle kunna kvarhållas flera dagar för förrättande av arbete med lossning eller avriggning och uppläggning. Numera är det i stor utsträckning brukligt att anlita folk från land till att förrätta dylika arbeten. Vill redaren eller befälhavaren säkra sig om sjömannens biträde därvid, bör han träffa därför lämpad bestämmelse i hyresavtalet.

Stadgandet i 84 § har för den skull ansetts icke böra behållas. I stället har i förslaget 17 §, närmast i förtydligande syfte, intagits en allmän bestämmelse om skyldighet för sjöman att vid fartygets ankomst till ort, där han må lämna detsamma, biträda vid fartygets förtöjning och annat mindre arbete, som är oundgängligen nödvändigt. Till dylikt arbete bör exempelvis räknas erforderlig rengöring av det använda bostadsrummet ävensom för maskinpersonalens del sådan nödig putsning och smörjning av maskinerna, som bör företagas, då fartyget ankommer till hamn. Däremot är det, såsom av det ovan sagda framgår, icke avsett, att till sådant »mindre arbete» skall hänföras arbete med lossning av last eller med fartygets avriggning och uppläggning.

Vid förklaring är enligt sjölagens 91 § sjöman pliktig att mot skälighets ersättning deltaga i bärgningen ävensom kvarstanna till dess sjöförklaringen avgivits. Med hänsyn till den stora betydelsen från såväl allmänna som enskilda synpunkter av att vid sjöförklaring de, som

kunna lämna upplysning i saken, komma tillstådes, har det ansetts riktigt att låta skyldigheten att mot skäligen ersättning kvarstanna å orten, tills sjöförklaring avgivits, gälla även andra fall än då sjöförklaringen för-
anledes av fartygets förolyckande. Stadgandet, varigenom sjömannen berättigas till gottgörelse av redaren under väntedagarna, torde ej minst överensstämma med sjömannens eget intresse, eftersom han i allt fall är lagligen pliktig att inställa sig vid sjöförklaringen.

Om befälhavarens rätt att häva hyresavtalet.

18 §.

De skäl för entledigande av sjöman, som finnas sammanförda i sjölagens 89 §, hava här upptagits med vissa tillägg, avsedda att göra stadgandet mera fullständigt. De särskilda avskedsgrunderna hava ordnats sålunda:

- 1) Oduglighet i tjänsten.
- 2) Underlåtenhet att infinna sig ombord under omständigheter, som ej medgiva, att sjömannens ankomst avbidas. Anledningen till förse-
nandet inverkar ej; kan befälhavaren icke utan att riskera åsidosättande av fartygets skyldigheter underlåta att anställa en annan i den förse-
nades ställe eller att avgå med fartyget, måste han vara berättigad att anse tjänsteförhållandet upplöst.
- 3) Grov tjänsteförseelse. Några dylika förseelser äro exempelvis nämnda.
- 4) Grovt brott, varå exempel anföras, samt den i sjöfarten särskilt vådliga förseelse, som består i överträdande av tullförfattningar.

Med hänsyn till beskaffenheten av de föreslagna bestämmelserna angående förhör, som, såvida sjömannen finnes ombord, skall hållas med honom, innan han må avskedas av anledning, som här nämnts, lærer det kunna med säkerhet antagas, att avskedande icke kommer att äga rum utan omsorgsfull prövning av de föreliggande omständigheterna.

19 §.

Samtliga sjölagens stadganden angående rättsförhållandena, när sjöman träffas av sjukdom eller skada, äro sammanförda i lagens 90 § med undantag av bestämmelsen om sjömans rätt att bliva på redarens bekostnad befordrad hem, vilken återfinnes i 98 §.

I enlighet med den uppställning, som givits åt förslaget, avhandlas i 19 § sjömans sjukdom eller skada endast såsom grund för avskedande, i sammanhang varmed sjömans rätt till hyra och till fri hemresa vid dylikt avskedande regleras. Stadgandena angående skyldighet för befälhavaren att sörja för vård av sjuk sjöman och för redaren att bekosta dylik vård äro däremot upptagna i en särskild avdelning av 2 kap., under 31—33 §§.

Enligt sjölagen är befälhavaren berättigad att avskeda sjöman, som till följd av sjukdom eller skada är för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst, samt skyldig att avskeda sjöman, som lider av könsjukdom i smittosamt stadium eller av annan sjukdom, som medför fara för de ombord anställda, såframt honom ej beredes till farans undanröjande erforderlig vård. Riktigare synes vara, att, såsom i förslaget skett, beträffande bägge de nämnda fallen *berättiga* befälhavaren att avskeda sjömannen och att för det fallet, att sjukdomen medför fara för de ombordvarande, stadga en förpliktelse för befälhavaren, ej att avskeda sjömannen men att sörja för att honom beredes till farans undanröjande erforderlig vård. Angående denna förpliktelse meddelas föreskrift i förslagets 31 §.

I fråga om den rätt att åtnjuta hyra för viss tid, beträffande besättningen en månad, och att varda på redarens bekostnad befordrad till sin hemort, som enligt förslaget bör tillkomma den, som på grund av sjukdom eller skada avskedas, hänvisas till vad därom nämnts under 4 §.

I överensstämmelse med vad i sjölagens 98 § stadgas är enligt förslaget sjöman, vilken skall genom redarens försorg hemförskaffas, under vissa förhållanden pliktig att i och för hemresans företagande antaga åt honom anskaffad tjänst å fartyg. I sjölagen gäller denna förpliktelse allenast tjänst å svenskt, danskt eller norskt fartyg. Med hänsyn till den alltmera ökade internationella enhetligheten inom sjöfarten har det icke ansetts vara anledning att behålla sagda begränsning. Tillräckliga garantier för sjömannens del torde finnas i bestämmelsen, att den erbjudna anställningen skall avse samma egenskap som den tidigare och innefatta lika förmånliga villkor.

Rätten till hemresa på redarens bekostnad har, liksom i sjölagen, begränsats till att gälla endast svensk sjöman. Det vore att lägga en ensidig börda på vårt eget land och dess redare, om rätten utsträcktes att tillgodokomma även sjömän från andra länder, oaktat motsvarande förmån icke där beredes åt svenska sjömän. Något annat skäl för begränsningen synes emellertid näppeligen finnas. Det har därför synts

riktigt att i förslaget upptaga en bestämmelse, varigenom åt Konungen lämnas befogenhet att, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att nu nämnda rätt skall gälla även med avseende å sjömän från annat land.

20 §.

Denna § innehåller stadgande om sjömans rätt till skadestånd, därest befälhavaren utan skäl, som i de föregående paragraferna nämnts, avskedar honom. Härom hänvisas till vad som yttrats under 3 §. Den fixa skadestandsregel, som skall tillämpas, därest utredning angående skadan ej förebringas, har, liksom motsvarande regel beträffande befälhavaren, avgränsats på sådant sätt, att densamma bör vara praktiskt användbar vid många tillfällen. Ganska givet är det å andra sidan, att mången gång skadeståndet kommer att utmätas med hänsyn till det särskilda fallet. Sålunda torde det få anses antagligt, att om en sjöman, vilken såsom numera är vanligt är anställd med en veckas uppsägningsfrist, varder i svensk hamn avskedad utan förutgången uppsägning, parterna skola finna det ganska självfallet, att skadestandsfrågan regleras på så sätt, att redaren betalar sjömannen ett belopp, motsvarande hyra för en vecka samt kostnaden för kost och logi under samma tid.

Om sjömans rätt att häva hyresavtalet.

21 §.

Detta stadgande motsvarar sjölagens 83 §. Där förekommande tidsbegränsning av två år eller, vid resa bortom Kap Horn eller Goda Hoppsudden, tre år (i danska och norska sjölagarna två år även i sistnämnda fall) har ansetts kunna minskas till ett år.

22 §.

Enligt sjölagens 85 § första stycke äger sjöman rätt att erhålla entledigande, när han befordras till befälhavare eller till förste styrman eller ansvarsmaskinist, under förutsättning att han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig karl i sitt ställe. Detta stadgande har med en mindre jämkning upptagits i förslagets 22 §. Jämväl har det ansetts skäligt att här upptaga en bestämmelse, motsvarande den i norska sjölagen förekommande, enligt vilken ovan nämnda rätt under samma förutsättning tillkommer sjöman »naar han godtgjør, at der overhovedet

efter förhyringen er intruffet omständigheter, der bevirker, at hyrekontraktens opfyldelse vilde blive forbundet med betydeligt velfærdstab for ham».

23 §.

Stadgandet i sjölagens 85 § andra stycke har upptagits i denna §; dock har åt bestämmelsen givits en något mera allmän avfattning än den nuvarande. Tillika har från norska sjölagen upptagits dess stadgande, att sjöman äger begära avsked även för den händelse farsot av särskilt svår beskaffenhet utbryter i hamn, till vilken fartyget är bestämt; därvid har det dock icke ansetts lämpligt att, såsom i nämnda lag skett, begränsa stadgandet till att gälla allenast vissa uppräknade slag av sjukdomar (kolera, gula febern och pest). I överensstämmelse med vad norska sjölagen stadgar beträffande sistnämnda fall har den förtydligande bestämmelse införts, att sjöman i fall, som här sagts, äger utöva sin rätt att lämna tjänsten i den hamn, där resan skall begynna eller, om faran blev honom kunnig under resan, i första hamn, som fartyget därefter anlöper.

24 §.

Är sjöman förhyrd för viss resa och ändras denna utan tvingande nöd, innebär detta givetvis i viss mån ett brytande av hyresavtalet. Sjöfartens förhållanden göra emellertid, att dylik ändring mången gång icke kan undgås eller förutses. Ändringen är dock ofta nog av den beskaffenhet, att densamma icke i någon eller endast i ytterst ringa mån medför olägenhet för sjömannen. Sjölagens stadganden i ämnet, upptagna i 82 och 97 §§, hava beaktat nu antydda synpunkter.

Emellertid hava vissa jämkningar i sagda stadganden ansetts erforderliga. Rätt att i anledning av resas ändring erhålla entledigande har ansetts böra tillkomma sjöman i varje fall, då ändringen är att betrakta såsom väsentlig, men icke i något annat fall. Nämnda uttryck är visserligen ganska obestämt, men det torde dock kunna antagas, att denna omständighet icke kommer att i det praktiska livet föranleda mera betydande olägenheter; i allt fall torde genom dylikt avgränsande gynnsammare resultat ernås än genom den fasta regel, som sjölagen giver. Sjöman äger enligt förslaget begagna sig av sin rätt till entledigande allenast i avgångshamnen eller, om ändringen blev honom kunnig först sedan resan begynt, i första hamn, som fartyget därefter anlöper.

Det har ansetts riktigt, att sjöman, när han lämnar tjänsten av sådan befogad anledning, som här avses, skall äga rätt till full ersättning för den skada han därigenom lider. I fråga om det skadestånd, som, då utredning angående skadan ej förebringas, skall utgå, har det emellertid med hänsyn till de särskilda förhållandena funnits skäligt att göra den jämkning å regeln i 20 §, att skadeståndet skall i dylikt fall utgå med hyra för en halv månad jämte ersättning för kostnaden för resa till förhyrningsorten eller, om tjänsten frånträtts efter resans början, till ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra.

25 §.

De avskedsgrunder, som innehållas i denna §, äro i överensstämmelse med motsvarande stadganden i sjölagens 87 §. Det har givits uttrycklig föreskrift, att besättningen i varje av de här omförmälda fallen äger rätt till skadestånd enligt reglerna i 20 §.

26 §.

Den jämkning har skett i de motsvarande bestämmelser, som innehållas i sjölagens 86 § första stycke, att uttrycket »grov misshandel» blivit ändrat till »misshandel», såsom uttrycket redan lyder i danska och norska sjölagarna. Det förutsättes härvid, att redan själva ordet »miss-handel» är av den betydelse, att detsamma icke bör i fall, varom här är fråga, kunna tillämpas beträffande verkliga obetydligheter.

27 §.

Denna § överensstämmer med sjölagens 88 §.

Om hyresavtalets upplösning i andra fall.

28 §.

De bestämmelser, som innehållas i denna §, äro av väsentligen samma innehåll som motsvarande angående befälhavaren föreslagna bestämmelser i 6 §, vadan här hänvisas till vad under sistnämnda § yttrats.

I fråga om den i andra stycket förekommande hänvisningen till 19 § åberopas vad under nämnda § finnes anført.

29 §.

Till öfverensstämmelse med vad som redan gäller enligt norska sjölagen har den ändring vidtagits i de mot denna § svarande bestämmelserna i sjölagens 67 och 93 §§, att det stadgas, att om fartyget förolyckas med man och allt utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, hyran skall utgå till dess hela den tid, ej hälften, förflutit, som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhörde, till bestämmelseorten. Anledningen till denna jämkning är givetvis, att det ansetts skäligt, att regeln är så avfattad, att den med fullständig säkerhet kommer att i varje fall giva den omkomne sjömannens dödsbo fullt ut vad detsamma bör tillkomma; skulle dödsboet i vissa fall erhålla något mera än som motsvarar den vid olyckan intjänade lönen, synes med hänsyn till de merendels ömmande omständigheterna intet böra vara att erinra däremot.

Om sjukvård och begravning.

30 §.

Denna bestämmelse, vilken återfinnes i sjölagens 77 §, kommer givetvis ofta nog att tillämpas i sammanhang med stadgandena angående sjömans sjukvård. Med anledning härav har densamma ansetts kunna beredas plats tillsammans med nämnda stadganden. Självfallet är det avsett, att sjömannen skall hädanefter såsom hittills vara skyldig att på befälhavarens tillsägelse underkasta sig läkarbesiktning även i fall, då sjukdom icke inträffat, men besiktningen av annan anledning finnes erforderlig.

31 §.

Denna § innehåller stadganden om *befälhavarens* skyldighet att *sörja för*, att sjuk eller skadad sjöman erhåller nödig vård, en skyldighet, som skall fullgöras, oberoende av vem som är pliktig att bekosta vården. Den är i sak av samma innehåll som motsvarande stadganden i sjölagens 90 § — allenast att bestämmelsen i sistnämnda § att, därest smitto-

farlig sjuk icke kan ombord beredas till farans undanröjande erforderlig vård, befälhavaren skall entlediga honom ur tjänsten, blivit, såsom redan omtalats under 19 §, utbytt mot föreskrift om skyldighet för befälhavaren att låta bringa den sjuke i land.

32 §.

Denna § innehåller stadganden om omfånget av *redarens* skyldighet att *bekosta* vården av sjuk eller skadad sjöman, en skyldighet som är oberoende av befälhavarens i föregående § omförmälda vårdnadsplikt.

Enligt sjölagens 90 § omfattar sjömans rätt till sjukvård på redarens bekostnad, när han i följd av sjukdomen eller skadan nödgas lämna tjänsten, fyra veckor efter det han avmönstrats eller, om avmönstring icke äger rum, efter det fartyget går vidare. Enligt danska och norska sjölagarna är redarens förpliktelse i förevarande avseende vidsträcktare, i det att densamma avser sjukvård under fyra eller åtta veckor enligt den danska och fyra eller tolv veckor enligt den norska sjölagen, allt eftersom sjömannen vårdas inom riket (varmed likställts utrikes ort, där han jämlikt hyresavtalet ägde erhålla entledigande) eller utom riket. Att omfattningen av redarens skyldighet enligt dessa lagar gjorts beroende av om vården åtnjutes i in- eller utlandet torde hava sin grund däri, att, medan en sjöman, som vårdas i hemlandet, erhåller vård jämväl efter det redarens förpliktelse därutinnan upphört utan att statsverket i allmänhet betungas med kostnaden därför, det motsatta är förhållandet, då sjömannen är sjuk utrikes. Utsträckningen av redarens förpliktelse i fråga om sjukvård i utlandet har således skett ej i sjömannens intresse — det förutsättes, att han i varje fall kommer att erhålla nödig vård — utan i statens.

Förslaget ansluter sig i huvudsak till den uppfattning, som sålunda erhållit uttryck i de danska och norska sjölagarna. I motsats till dessa har emellertid med hänsyn till ändamålet med stadgandet utvidgningen av redarens förpliktelse med avseende å sjukvård utom riket ansetts böra begränsas att gälla allenast i fråga om svenskt sjöfolk. Ej heller har någon skillnad gjorts, om sjöman vårdas å ort, där han jämlikt avtalet ägde erhålla entledigande, eller eljest.

Vad beträffar tiden för sjukvårdens åtnjutande på redarens bekostnad har densamma ansetts skäligen böra bestämmas till sex resp. tolv veckor.

Enligt sjölagen (90 §) är redaren icke skyldig att bekosta sjömans sjukvård, om sjömannen genom eget grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller om han lider av könssjukdom i smittosamt

stadium. Såsom framgår av förslaget 19 § har samma begränsning upptagits i fråga om sjömans rätt till viss hyra och fri hemresa vid avsked på grund av sjukdom eller skada. Vad åter beträffar rätten till sjukvård, varom i förslaget förevarande § är fråga, synes den omständigheten, att sjömannen lider av könssjukdom i smittosamt stadium, icke i och för sig böra utgöra hinder för sjömannen att på redarens bekostnad komma i åtnjutande av sjukvård; avgörande bör vara, huruvida sjukdomen ådragits genom grovt vållande eller icke. Visserligen torde merendels den smittosamma könssjukdomen höra under den förra kategorien; men i de fall, då den icke bevisligen bör hänföras dit, torde det vara riktigast, att kostnaden för vården åvilar redaren, detta redan av hänsyn till angelägenheten av att sjömannen icke över hövan frestas att fördölja dylik sjukdom. Det bör även erinras, att på grund av de förpliktelser, som staten åtagit sig genom lagen angående åtgärder mot utbredning av könssjukdomar, redaren i många fall kommer att befrias från att bekosta den sjukvård, för vilken han enligt förslaget skall svara.

33 §.

Denna § överensstämmer med fjärde stycket i sjölagens 90 §.

34 §.

Denna § överensstämmer med sjölagens 46 §.

35 §.

Medan sjölagens 93 § allenast föreskriver, att redaren skall vidkännas kostnaden för sjömannens begravning, har här, i nära överensstämmelse med vad i norska sjölagen finnes bestämt, stadgats, att dylik kostnad skall åvila redaren dels om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var i tjänst, och dels om sjömannen efter erhållet entledigande avlidit av sådan sjukdom eller skada och å sådan tid, att redaren var pliktig att bekosta hans vård.

Tillika har redaren tillförbundits att i vissa merendels ömmande fall lämna stärbhuset någon kontant hjälp.

Särskilda bestämmelser om hyrans erläggande och beräkning.

36 §.

Det tillägg, som gjorts till den här upptagna bestämmelsen i andra stycket av sjölagens 74 §, läser icke tarva särskild motivering.

Andra stycket motsvarar andra stycket av sjölagens 106 §.

37 §.

Ändamålet med bestämmelserna i denna § är givetvis att genom laga regler fastställa parternas rättigheter och skyldigheter med hänsyn till hyresbetalningen. Ej minst under nuvarande penningförhållanden torde de föreskrifter, som i sjömännens intresse meddelas i paragrafens andra stycke, vara väl befogade.

38 §.

Sjöfolkets säregna levnadsförhållanden göra, att frestelserna för sjömannen att förslösa lönen efter hand som den kommer i hans hand säkerligen äro större än i flertalet andra yrken. Lagstiftningen i olika länder har haft sin uppmärksamhet riktad härpå. Sålunda må erinras om den engelska Merchant Shipping Acts regler om s. k. dragsedel och om den nordamerikanska Seamans Acts kategoriska förbud mot lämnande av förskott å hyra. De nordiska sjölagarna innehålla icke några bestämmelser uti ifrågavarande syfte; stadgandet i sjölagens 99 §, att befälhavaren äger intill entledigandet innehålla en tredjedel av hyran har tillkommit med ändamål att skaffa en garanti mot rymning och att säkerställa verkställandet av disciplinär bestraffning.

Den stora betydelsen av att sjöfolkets sinne för sparsamhet uppmuntras och att sparandet stödjes synes väl motivera, att lagstiftningen därvid medverkar, i den mån så kan lämpligen ske. Det har emellertid icke funnits tillrädligt, att härutinnan vidtagas åtgärder, som för sjömännens del hava karaktär av tvång. De stadganden, som i förevarande syfte föreslås, avse dels att giva laga stöd åt det betalningssystem med dragsedel, som redan i ganska stor utsträckning tillämpas, och dels att uppmuntra till och underlätta sändandet av penningmedel till hemmen.

Det förstnämnda stadgandet innehålles i 38 § första stycket. Det innebär, att redaren skall vara förpliktad att verkställa regelbunden hyresbetalning på sätt i lagrummet sägs, för den händelse sjömannen gör förbehåll därom vid förhyrningen eller påmönstringen. Förbehållet skall sjömannen äga att för ändamålet få intaget i motboken. Lämpligt torde vara, att motboken förses med formulär till dylika förbehåll att vid förhyrningen ifyllas. Ävenledes synes det lämpligt, att i instruktion för mönstringsförrättarna dessa anmanas att vid påmönstring erinra sjömännen om gagneligheten av dylika förbehåll.

Enligt kungl. kungörelsen den 24 september 1906 äger svensk sjöman, som vistas utrikes och önskar att till Sverige hemsända penningar

till belopp av minst 10 kronor och högst 500 kronor, att härför påkalla och erhålla kostnadsfri bemedling av samtliga generalkonsuler eller konsulat i hamnstäder ävensom de vicekonsulat, som av vederbörande generalkonsul eller konsul anvisats. Vid ett tillfälle har det inträffat, att svenska och norska sjömän, som sålunda anlitat svenskt-norskt konsulat för befordran av penningar, förlorat dessa på grund av förskingring av konsulattjänsteman. Ersättning bereddades dem visserligen genom beslut av riksdagen och stortinget. I Norge har därefter statsmakterna beslutat, att staten skall vara sjömännen ansvarig för dylika medel. I Sverige har sådant beslut ej fattats, men yrkanden därom hava framställts. Lämpligt synes vara, att staten ikläder sig dylik garanti och att åtagandet lagfästes genom stadgande i sjömanslagen. I det förslag härom, som innehålles i andra stycket av 38 §, hava de i den ovan nämnda kungörelsen förekommande begränsningarna med avseende å penningförsändelsernas storlek och konsulatens klass icke upptagits.

39 §.

Förslaget att befälhavarens rätt att innehålla hyra skall vara begränsad till att omfatta högst hyra för en halv månad motiveras därmed, att utan dylik begränsning skulle med hänsyn till storleken av de numera utgående hyrorna sjömannen kunna komma att undandragas förfoganderätten över mera än skäligt stora belopp och även lida märkbar ränteförlust.

40 §.

Rättsregeln i första stycket av denna § återfinnes i sjölagen tillsammans med stadgandena angående motbok. Att densamma ansetts icke hava sin plats i nämnda sammanhang har redan omtalats under 13 §. Bestämmelserna i andra stycket av 40 § motsvara 94 § sjölagen. I motsats mot vad i sistnämnda § stadgas berättigar förslaget sjöman, som är förhyrd mot visst belopp för resa, att i varje fall, då resan förlänges, åtnjuta motsvarande tillägg till hyran. Med hänsyn till sällsyntheten av förhyrning på här avsedda villkor torde stadgandet få anses äga mycket ringa praktisk betydelse.

41 §.

Denna § motsvarar sjölagens 95 §. Andra stycket av sistnämnda § har utelämnats, enär tillräcklig anledning att meddela speciell föreskrift för däri omförmälda fall ansetts föreligga.

42 §.

Denna § motsvarar andra stycket av sjölagens 99 §.

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

Denna § är i ordagrann överensstämmelse med sjölagens 100 §.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om befälet å fartyg.

44—48 §§.

I dessa paragrafer äro sammanförda de allmänna bestämmelserna angående fartygsbefälet. Med betonande av att det är befälhavaren, som högsta myndigheten å fartyget tillkommer, lämnas här stadganden angående hans närmaste medhjälpare, styrmännens och maskinisternas, tjänsteåligganden. Å fartyg förekomma stundom även andra befälspersoner, såsom skeppsläkare och steward; även intaga vissa av manskapet ställningen av förmän i förhållande till de övriga. Emellertid har endast styrmännens och maskinisternas tjänsteställning funnits vara av den art, att den tarvar särskilda laga regler.

Dessa regler äro i det väsentliga överensstämmande med gällande lags (79 och 80 §§ sjölagen). Särskild hänsyn har tagits till den omständigheten, att ofta nog flera styrmän resp. maskinister äro anställda å fartyget, liksom även till förste maskinistens ställning å fartyget.

I fråga om 45 § må påpekas, att orden i sjölagens 79 §: »Vid lastning och lossning före han anteckning över godset och ansvare inför befälhavaren för allt, vad han mottager, så ock för godsets stuvning» blivit ersatta med orden: »Styrman åligge — — — att övervaka lastningen och lossningen ävensom stuvningen av last och proviant». Någon saklig ändring har icke åsyftats; styrmannens ansvar lär vara varken större eller mindre vare sig den ena eller den andra formuleringen användes. Formuleringen i gällande lag lär emellertid kunna missförstås sålunda,

att styrmannen antages med avseende å godset hava en vidsträcktare ansvarighet än som följer av allmänna rättsregler; möjlighet till dylikt missförstånd har ansetts böra undanröjas. Nämnas må, att redan vid den norska sjölagens tillkomst motsvarande stadgande där erhöll liknande formulering som den här föreslagna. Det ovan citerade stycket av svenska sjölagens 79 § motsvaras i norska lagen av följande ord: »Ved lastning og losning har han at gjøre optegnelser over godset, og han har at paase dets forsvarlige stuvning».

Stadgandet i sjölagens 80 §, att maskindagbokens förande skall ske »under befälhavarens tillsyn», har uteslutits. Det har icke ansetts lämpligt att i detta sammanhang beträffande maskindagbokens förande använda något uttryck, varigenom maskinistens självständighet i fråga om vad som bör i maskindagboken införas skulle kunna synas ifrågasatt. Någon reell förändring åsyftas icke genom uteslutandet av dessa ord. Det må framhållas, att befälhavaren givetvis alltjämt är skyldig tillse, att förandet av maskindagboken sker i överensstämmelse med sjölagens föreskrifter.

I 48 § första stycket betonas förste maskinistens ställning såsom ansvarig för behöriga fullgörandet av allt vad till maskintjänsten hör.

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49—50 §§.

Medan i 49 § givits uttryck åt vissa allmänna synpunkter i fråga om de ombord anställdas inbördes förhållande, betonas i 50 § särskilt besättningens lydnadsplikt och allmänna skyldigheter med avseende å tjänsten.

Stadgandet, att, då sjöman är befunnen skadeståndsskyldig, rätten må med hänsyn till omständigheterna nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas, är nytt. Stadgandet torde få anses motsvara en sund och riktig princip. En följd av dess upptagande i sjömanslagen lär vara, att vid den vidare revisionen av sjölagen enahanda spörsmål bör för befälhavarens del upptagas till prövning.

Det bör nämnas, att det icke ansetts erforderligt, att i sjömanslagen upptages bestämmelsen i andra stycket av sjölagens 78 § angående besättningens åligganden vid det särskilda tillfälle, att fartyget råkat i sjönöd.

*Om tjänstens tillträde, om landlov och om gods, som av
sjöman medhaves.*

51 §.

Enligt 74 § sjölagen skall förhyrd sjöman inställa sig till tjänstgöring ombord inom två dygn efter påmönstringen, där ej annan tid för inställelsen blivit av befälhavaren bestämd. Den här föreslagna lydelsen är i överensstämmelse med den, som förekommer i danska och norska sjölagarna.

Föreskriften, att sjöman, som hindras att i rätt tid tillträda tjänsten eller eljest inställa sig ombord, skall ofördröjligen underrätta befälhavaren, återfinnes ej i sjölagen.

52 §.

Förbudet att utan tillstånd gå i land motsvaras i sjölagen icke av något stadgande om plikt för vederbörande befäl att meddela dylikt tillstånd. Att sådant tillstånd bör lämnas, då så kan ske utan olägenhet, lär väl lagen förutsätta, men det synes befogat, att häråt gives uttryck.

53 §.

Det i denna § upptagna förbud återfinnes i sjölagens 81 §. Det har ansetts riktigt, att det i sammanhang med förbudet gives uttryck åt sjömannens rätt att medföra förnödenheter för personligt bruk.

Angående befälhavarens befogenheter med avseende å gods, som sjöman olovligen medtagit, stadgas i förslagets 63 §.

Om skeppsarbetet, kosthållet och bostäderna.

Under denna rubrik meddelas vissa allmänna regler angående de i rubriken angivna ämnena; tillika hänvisas till specialförfattningar, där de närmare föreskrifterna äro att finna.

54—56 §§.

Stadgandena i 54 § äga motsvarighet i sjölagens 44 §; ny är dock den erinran, som givits, att det bör vid arbetets anordnande jämväl tillses, att besättningens utbildning främjas.

Bestämmelser angående arbetstid och ersättning för övertidsarbete innehållas i sjölagens 44 och 96 §§. Genom lagen om arbetstiden å svenska fartyg äro dock sagda bestämmelser väsentligen bragta ur kraft, i det att de gälla allenast med avseende å sådana fartyg och å fartyg anställda personer, som äro från lagens tillämpning undantagna. Vid övertägande av huruvida eller i vilken mån nu berörda stadganden i sjölagen böra upptagas i sjömanslagen att gälla för sådana fall, som icke inrymmas under arbetstidslagen, har det ansetts, att allenast bestämmelsen i 44 §, att besättningen ej må å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov, borde införas i sjömanslagen. Något motsvarande stadgande beträffande frivakter har icke ansetts nödvändigt. Och stadgandena i 96 § äro för visso synnerligen litet lämpade att behållas jämsides med arbetstidslagen. Med hänsyn till den räckvidd, som givits åt sagda lag, lärers någon olägenhet icke vara att förvänta av deras upphävande.

57 §.

I denna § upptages utan ändring sjölagens 45 §.

58 §.

Det torde icke sakna betydelse, att i sjömanslagen betonas befälhavarens plikt att hava tillsyn, att de för besättningen avsedda rummen ordentligt underhållas och rengöras. Åtskilligt brister otvivelaktigt härutinnan. Och utan dylik uppsikt förlora föreskrifterna till tryggande av nöjaktiga bostadsförhållanden för besättningen väsentligt i värde.

Om rätt att påkalla syn å fartyget.

59 §.

Jämte det bestämmelserna i 87 § sjölagen här upptagits, har, till överensstämmelse med vad i danska och norska sjölagarna finnes stadgat, det tillägg gjorts, att befälhavaren skall vara skyldig att anhålla om eller anordna syn jämväl, då framställning därom göres av förste maskinisten i fråga om del av fartyget eller dess förråd, som står under hans tillsyn.

Om befälhavarens maktbefogenhet.

60 §.

Denna § motsvarar sjölagens 101 §. Den jämkning, som företagits i första punkten, avser att söka giva ett mera bestämt uttryck åt gränserna för befälhavarens tvångsmyndighet.

61 §.

Frågan, huruvida eller i vilken omfattning befälhavaren bör äga att, om sjömannen underlåtit att infinna sig ombord, då han är därtill skyldig, anlita myndighets bistånd för att tvinga sjömannen att fullgöra sin skyldighet härutinnan, är föremål för olika meningar. Sådan befogenhet tillkommer befälhavaren enligt de nordiska sjölagarnas 75 §, liksom även enligt den tyska Seemansordnung och den engelska Merchant Shipping Act. Enligt den nordamerikanska Seamans Act kan sjöman, som olovligen överger fartyget inom Förenta Staternas område, icke med tvång föras ombord, men han drabbas av påföljden, att hans innestående hyra och kvarlämnade tillhörigheter förbrytas och tillfalla redaren; lämnar han fartyget utom Förenta Staterna, finnes enligt lagen ej hinder för hans återhämtande.

Såsom skäl för att befälhavaren icke borde äga den befogenhet, varom här är fråga, anföres, att hyresavtalet är ett civilt rättsförhållande, och att det förty bör ankomma på vederbörande kontrahent att avgöra, huruvida han vill fullgöra avtalet eller frånträda detsamma och taga påföljderna därav.

Häremot genmäles, att det icke synes möjligt att anlägga dylik rent civilrättslig synpunkt på frågan. Redan den omständigheten, att det icke ansetts böra ifrågasättas att avskaffa varje straff för rymning, giver en antydning härom. Till stöd för bibehållandet av befälhavarens rätt att påkalla den uteblivne sjömannens hämtande anföres praktiska skäl av bärande natur. Då frågan ses från sjöfartens synpunkt framträder såsom uppenbart, att sjömannens underlåtenhet att fullgöra sitt tjänsteavtal stundom kan medföra så betydande olägenheter, att det måste anses befogat, att befälhavaren icke berövas rätten att påkalla myndighets bistånd för tjänsteförhållandets upprätthållande; fall kunna inträffa, då eljest till följd av sjömans avvikande fartyget, särskilt i avlägsna, utländska hamnar, skulle bliva ur stånd att under rimlig tid fortsätta sin resa, varigenom intressenterna i resan kunde bliva tillfogade mycket stora skador. Ses åter frågan från sjömannens synpunkt, bör det beaktas, att befälhavaren ofta använder sin rätt att låta hämta ombord utebliven sjöman framför allt i sjömannens eget intresse. Här tänkes särskilt på de unga sjömän, som i främmande hamnar, ej sällan under inflytande av rusdrycker och tillfälligt påträffat, dåligt sällskap, glömma sin tjänsteplikt; många av dem skulle säkerligen vid nyktert övervägande, djupt beklaga, om fartyget måst avgå, utan att försök kunnat göras att med tillhjälp av ortens myndigheter skaffa dem ombord.

Att träffa ett lämpligt avgörande i denna fråga synes ganska svårt. Det förefaller emellertid uppenbart, att det icke låter sig göra att förhindra befälhavaren att i sådana fall, då sjömannens inställande ombord är erforderligt för nödig bemanning av fartyget, för ändamålet hänvända sig till ortens polismyndighet. Vad åter angår andra fall, synes det visligen vara särdeles betydelsefullt, att enahanda rätt finnes öppen med avseende å fall, då dess utövande äger rum uteslutande i sjömannens intresse, med andra ord för att rädda honom undan iråkad farlighet. Att hålla dessa fall särskilda låter sig emellertid svårigen göra. Då nu under kommittéernas gemensamma överläggningar från sjömannens sida gjorts gällande, att befälhavarens befogenhet i förevarande avseende borde begränsas i möjligaste mån, har i förslaget allenast tagits hänsyn till fartygets intresse; dock har denna begränsning vidtagits med tvekan och under den givna förutsättningen att, sedan yttranden över förslaget inhämtats från olika håll, frågan skulle upptagas till ytterligare övervägande.

62 §.

De här föreslagna reglerna, huru förfaras skall med rymd sjömans kvarlämnade tillhörigheter och innestående hyra, synas vara mera skäliga än motsvarande regler i sjölagens 106 §, enligt vilka dylika tillhörigheter och hyresmedel förbrytas till redaren.

Det bör nämnas, att i förslaget icke upptagits stadgandena i sjölagens 107 §, enligt vilka befälhavaren må, när anledning förekommer att rymning tillämnas, hålla besättningens tillhörigheter under särskilt förvar, så länge faran för rymning fortvarar, samt, när sjöman beträdes med försök till rymning eller förrymd sjöman gripes, hålla honom i fängsligt förvar, ombord eller i land, till dess fartyget avseglar.

Dessa regler hava synts kunna giva anledning till godtycke; skulle sjöman misstänkas att vilja rymma eller beträdas med dylik förseelse, lär fartygsbefälet även utan dem icke vara utan möjlighet att övervaka hans förehavanden och med begagnande av sin befälsmyndighet på lämpligt sätt ingripa till rymningens förhindrande eller upprepande.

63 §.

De motsvarande bestämmelserna återfinnas i sjölagens 81 §. I förslaget har tillagts en erinran, att med det olovligen medtagna godset

bör i varje fall så förfaras, att sjömannen ej tillfogas skada utöver vad som är oundgängligen nödvändigt.

64 §.

Denna § motsvaras i sjölagen av 47 §.

4 KAP.

Om disciplinstraff.

Ett fartyg till sjöss har ej utan skäl betecknats som ett samhälle för sig, avskilt från hemlandet. Till detta samhälles natur hör, att envar av dess medlemmar är underkastad lydnadsplikt gent emot den överordnade, och att den högste ombord äger, när fara är å färde, använda tvångsmyndighet för återställande av ordningen, om så är nödvändigt. Redan härav torde framgå, att, i den mån fartygets ledning är avskuren från varje tillgång till de vanliga rättsmedlen och myndigheterna i land, en viss disciplinär och delvis dömande myndighet ombord näppeligen kan undvaras. Visserligen vore det ej i och för sig otänkbart, att själva utmätandet och åläggandet av straff finge anstå, till dess saken vid fartygets återkomst till hemlandet kunde överlämnas till domstols prövning och avgörande, eller i allt fall till dess fartyget ankommit till ort, där staten vore utrustad med ett eller annat offentligt, för denna myndighets utövande lämpat organ. Även om emellertid en dylik anordning vore praktiskt genomförbar — vår såväl processordning som utrikesrepresentation lägga hinder i vägen därför — torde densamma ingalunda lämpa sig för beivran av disciplinära företeelser å fartyg. Det ligger nämligen i den disciplinära bestraffningens natur, att straffet bör följa ganska omedelbart på förseelsen. Denna grundsats är av den avgörande betydelse, att densamma icke kan eftergivras, utan att möjligheten att upprätthålla disciplinen ombord äventyras. Huruvida åter en disciplinär bestraffningsrätt måste finnas å alla fartyg, oberoende av den fart, vari de nyttjas, är en särskild fråga, som skall upptagas i ett senare sammanhang.

Sedan gammalt har befälhavaren såsom bärare av den högsta myndigheten ombord ansetts som den självskrivne handhavaren av bestraffningsrätten å fartyget. Som nödiga garantier mot obefogade och överilade bestraffningar har vår sjölag uppställt fordran, att, innan disciplinär bestraffning ålägges, formligt förhör skall hållas, att detta skall ske i närvaro av två de bäste männen ombord, att förhöret i all-

mänhet skall hållas först tolv timmar efter det förseelsen begicks, samt att beslutets tillämplighet å den vid avmönstringen skeende avräkning gjorts beroende av att befälhavaren iakttagit de föreskrivna formerna. Vidare har lämnats den bestraffade, förutom den självklara rätten att hänskjuta saken till domstol, en lätt tillgänglig möjlighet att vid avmönstringen draga saken inför högre myndighets prövning.

Mot bestraffningsrättens läggande i befälhavarens hand har någon gång invänts, att befälhavaren genom densammas utövande komme att döma i egen sak. Denna uppfattning vilar på den oriktiga föreställningen, att en förseelse av beskaffenhet, varom här i regel är fråga, är ett mot befälhavaren personligen riktat brott. En disciplinär förseelse är, såsom redan namnet ger vid handen, ett brott mot disciplinen, mot lydningen och ordningen ombord, vars upprätthållande ej minst är ett offentligt intresse av största betydelse. Endast i de fall, då förseelsen innefattar våld, hot eller förolämpning mot befälhavaren, kan denne anses jämväl vara part i saken. Principiellt sett skulle givetvis befälhavaren ej i dessa fall äga att handlägga och avgöra målen. Den avvikelse från allmänna rättsgrundsatser, som i viss mån måste anses här föreligga, är emellertid betingad därav, att förseelsens omedelbara bestraffande funnits för disciplinens upprätthållande erforderligt. Nämnas må ock, att de disciplinära förseelserna ombord mera sällan äro av sist antydda slag, och att dessa således framstå som undantagsfall, vilkas bedömande icke ansetts böra betinga en särskild reglering. Efterföljande tabell, hämtad ur den utredning rörande sjömansyrket i Sverige, som socialstyrelsen låtit verkställa på grundval av infordrade nppgifter, närmast härrörande från år 1911 (del II sid. 176), åberopas härutinnan.

Tillämpning av § 102 sjölagen under loppet av ett år.

Fart	Antal fartyg, varå paragrafen tillämpats på grund av					
	fylleri	försummelse under vakt- göring	olovlig landgång	för sen in- ställelse i tjänstgöring	olydnad eller upp- studsighet	andra eller ej uppgivna orsaker
<i>Ångfartyg:</i>						
Oceanfart	55	22	46	11	44	11
Nordsjöfart	62	13	25	7	50	9
Östersjöfart	6	1	4	4	5	—
Kust- o. inrefart ...	2	—	1	—	1	1
Summa	125	36	76	22	100	21

Skulle emellertid en ändring av nuvarande anordning förmenas vara oundgänglig, synes annan utväg icke kunna ifrågakomma än att ombord anordna en särskild disciplindomstol, bestående av befälhavaren som ordförande samt exempelvis en representant för befälet och en för den övriga besättningen såsom ledamöter med rätt för dem att jämte befälhavaren delta i avgörandet. Dessa representanter skulle kunna antingen utses av befälhavaren eller ock väljas av den besättningsgrupp, vars intressen de skulle företräda; deras utseende kunde ske antingen för resa eller tid eller ock för varje gång. Genom en så anordnad disciplindomstol har man menat, att grunden till varje misstanke om ett godtyckligt och oriktigt tillämpande av bestraffningsrätten skulle vara undanröjd.

Mot anordnandet av en disciplindomstol på sätt ovan antytts må till en början invändas, att dess införande bleve för den stora massan av fall en fullkomligt onödig apparat, som skulle verka i hög grad tyngande. Redan dess sammansättande torde medföra ej ringa olägenheter vare sig det ena eller andra sättet för representanternas utseende väljes. Mera betänkligt är emellertid, att sammansättningen av en dylik domstol ingalunda lär komma att uppfattas såsom utgörande en säker borgen för oväld och sträng saklighet. Fastmera ligger det nära till hands, att de tvenne bisittarna komma att betraktas såsom representanter för särskilda gruppintressen och såsom följd därav den uppfattningen rotfästa sig, att domsrätten utövades enligt intressesynpunkter. Härtill kommer slutligen faran, att genom avgörandets överlåtande åt en dylik domstol befälhavarens auktoritet komma att undergrävas och hans förmåga och intresse av att på tillfredsställande sätt fullgöra sin uppgift därigenom försvagas.

På grund av vad sålunda anförts har i princip bibehållits befälhavarens bestraffningsrätt. Rätten att ålägga straff innebär emellertid en makt av så stor betydelse, att intet bör underlåtas för att vinna all den garanti för en riktig och opartisk tillämpning av bestraffningsrätten, som står att ernå. Förslagets bestämmelser om ett noggrannare förhörsförfarande för en allsidig och opartisk utredning av förseelsens beskaffenhet och prövning av den förhördes straffbarhet, om viss vägledning vid straffets utmätande, om frändömda hyresmedels redovisning, om disciplinnämnd för beslutets underställning samt om förhörets och beslutets intagande i besättningsboken med därav följande möjlighet till kontroll, allt tjänar nyssnämnda syfte.

Vidare är det tydligt, att den disciplinära bestraffningsrätten icke bör komma till användning i större omfattning än som oundgängligen

betingas av förhållandena. Lika klart synes det, att disciplinstraffen icke böra göras strängare eller givas annan karaktär än som må anses oundgängligen nödigt för att desamma skola fylla sitt ändamål. I nu nämnda avseenden upptager förslaget bestämmelser om inskränkning av bestraffningsrättens tillämpande till att gälla allenast å fartyg i huvudsakligen nordsjö- och oceanfart, om arreststraffets avskaffande samt om ej obetydlig sänkning av straffsatserna.

65 §.

Enligt sjölagens 102 § äger befälhavaren ålägga bestraffning såväl å fartyg i utländsk som i inrikes fart. Med den ovan intagna utgångspunkten, att bestraffningsrätten ombord i huvudsak är betingad av att fartyget är avskuret från tillgång till landets rättsmedel och myndigheter, synes bestraffningsrättens tillämpningsområde kunna betydligt inskränkas. Den förut åberopade, av socialstyrelsen verkställda utredningen rörande sjömansyrket i Sverige utvisar, att bestraffningsrätten tillämpats i betydligt större omfattning inom ocean- och nordsjöfarterna än inom övriga farter. Särskilt stor var frekvensen inom oceanfarten, där hit hörande förseelser beivrats å 69 ångfartyg eller 38,1 % av hela uppgivna antalet, därav å 53 fartyg upprepade gånger. Motsvarande siffror för nordsjöfarten voro 62 eller 19,8 % resp. 37, medan beträffning hade kommit till användning å allenast 6 ångfartyg i östersjöfart och 3 fartyg i kust- och inrefart. Med nu nämnda siffror för ögonen lär knappast någon anledning förefinnas att bibehålla bestraffningsrätten ombord å fartyg vare sig i östersjöfart eller i kust- och inrefart. Förslaget upptager därför den bestämmelsen, att den disciplinära bestraffningsrätten må utövas allenast å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs. Vad som förstås med »den fart, vari fartyg nyttjas», framgår av 2 § 2 mom. i kungl. förordningen den 23 december 1915 angående fartygs byggnad och utrustning, enligt vilket stadgande fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den fart, som bestämmes av det från svenskt land längst bort belägna, i resan ingående farvatten. Ett fartyg, som är bestämt till ort bortom angivna linje, nyttjas således i den ifrågavarande farten, även då fartyget befinner sig vare sig på ut- eller ingående hitom sagda linje. Det hade kunnat ifrågasättas, huruvida icke begränsningen bort göras än vidare till att omfatta jämväl fartyg i nu nämnda fart, då de befinna sig antingen i svensk hamn eller på hemgående hitom angivna linje. Då emellertid vår rättegångsordning lägger hinder i vägen för ett snabbt avgörande samt det inom ifråga-

varande farter, såsom ovan nämnts, rör sig om ett ej ringa antal diciplin-förseelser, har det synts riktigare att draga gränsen såsom skett.

Enligt sjölagen (102 §) kan befälhavaren ålägga den felande bestraffning genom mistning av hyra för högst en halv månad; är den felande styrman eller maskinist eller begår någon, efter det bestraffning ålagts, ånyo enahanda förseelse, kan bestraffningen skärpas till mistning av hyra för dubbelt så lång tid, som ovan sagts. Av skäl, som ovan anförts, har det icke synts nödvändigt att bestämma straffmaximum högre än till mistning av hyra för sju dagar, samtidigt som varje som helst skärpning härav ansetts böra bortfalla.

Med denna nedsättning av straffmaximum lär det icke vara lämpligt att längre upprätthålla de skilda strafflatituderna för olika förseelser i sjölagens 102 §.

Emellertid synes befälhavaren vara i behov av en viss vägledning med avseende å straffets utmätande. Förslaget upptager därför i 67 § en allmän regel, att bestraffningen skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra beskaffenhet, de omständigheter, varunder förseelsen begåtts, samt den felandes tidigare uppförande, att, där förseelsen finnes vara ringa och anledning är att antaga, att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, straff ej bör ådömas, samt att högsta straff bör åläggas endast där förseelsen är grov eller den felande tidigare varit å fartyget ålagd disciplinstraff.

Vad beträffar de skilda förseelserna hava åtskilliga jämkningar vidtagits, vilka emellertid icke torde kräva någon särskild motivering.

Sjölagens 102 § fjärde stycke, att ej mer än hälften av det under resan intjänta hyresbelopp får innehållas på grund av ålagt disciplinstraff, har med hänsyn till bestämmelserna i förslagens 37 och 39 §§ såsom obehövt icke upptagits i förslaget.

66 §.

Liksom sjölagen (103 §) uppställer förslaget såsom ovillkorlig fordran, att förhör skall hållas, innan disciplinär bestraffning ålägges. Ett väl ordnat förhörsförfarande utgör den säkraste garanti mot överilade och obefogade bestraffningar, samtidigt som den omständigheten, att ett beslut föregåtts av en så grundlig och sakkunnig utredning som möjligt, är ägnad att styrka förtroendet till beslutets riktighet. Det har ock därför framstått som en angelägenhet av högsta vikt, att förhöret så anordnas, att det på bästa möjliga sätt kan fylla sin uppgift. I för-

slaget har sålunda till en början upptagits gällande bestämmelse, att vid förhöret skola närvara två män av besättningen. Däremot har icke bibehållits uttrycket »de bäste männen ombord», som på vissa håll lärer hava fattats på så sätt, att till förhörsvittnen kallats förste styrmannen och förste maskinisten. En sådan tillämpning av bestämmelsen har uppenbarligen icke varit åsyftad. Förslaget föreskriver därför allenast, att »gode männen» skola utses bland de mest erfarna, samtidigt som det emellertid uttryckligen stadgar, att en av gode männen skall vara styrman eller maskinist och den andre tillhöra manskapet; är den felande själv styrman eller maskinist, skola dock så vitt möjligt båda gode männen tillhöra befälet. I fråga om gode människens befogenheter har vidare upptagits en föreskrift, att de, liksom givetvis den förhörde själv, äga under förhöret genom befälhavaren framställa frågor, ävensom att de vid underskrivandet av det vid förhöret antecknade och befälhavarens beslut äga bifoga sin skiljaktiga mening i fråga om det antecknades riktighet.

Av förslagets stadgande, att allt, som är av nöden för utredning av förseelsens beskaffenhet och prövning av den förhördes straffbarhet, skall vid förhöret iakttagas, följer uppenbarligen, att vittnen skola inkallas i den mån så är erforderligt. Det har emellertid ansetts lämpligt att uttryckligen föreskriva, att om den förhörde vill, att någon av besättningen eller annan skall i saken höras, denne skall inkallas till förhöret, om han är ombord eller det eljest kan ske utan olägenhet.

Till bestämmelsen i sjölagens 103 §, att förhöret i allmänhet icke må hållas förrän tolv timmar förflutit efter det förseelsen begicks, har fogats det tillägg, att förhöret ej heller må hållas eller beslut i anledning därav meddelas senare än sju dagar efter förseelsens begående, en bestämmelse, vartill motsvarighet redan finnes i den norska sjölagen. Jämväl denna senare tidsbegränsning har i överensstämmelse med gällande lag så till vida modifierats, att den ej skall gälla, där särskild anledning förekommer att senare företaga förhöret. En sådan anledning kan föreligga därutinnan, att befälhavaren ej får kunskap om förseelsen förrän efter tidsfristens utgång. Slutligen må nämnas, att det givetvis ligger i sakens natur, att en förseelse icke under några förhållanden kan disciplinärt bestraffas, efter det sjömannen avmönstrats.

För att föreskriften om skyldighet att hålla förhör före disciplinstraffs åläggande skall tjäna det syfte, som därmed avsetts — att förebygga missbruk av bestraffningsrätten — är det emellertid icke tillräckligt, att själva reglerna om förhöret gives ett så tillfredsställande innehåll som möjligt. Ej mindre viktigt är det att se till, att dessa regler också noggrant efterlevas. Den enda kontroll, som i detta av-

seende för närvarande finnes, är den, som består däri, att mönstringsförrättaren i händelse av tvist icke skall å avräkningen tillämpa beslutet om mistning av hyra, därest befälhavaren icke iakttagit de föreskrivna formerna. Att denna kontroll är av jämförelsevis ringa värde, ligger i öppen dag. Också har det mången gång framhållits, att förhørsreglerna ej sällan åsidosatts. För att råda bot härå samt främja ett noggrant efterlevande av givna stadganden har föreskrivits, att anteckningarna om förhöret och beslutet i anledning därav skola införas i den i förslaget upptagna besättningsboken. För besättningsboken skall i annat sammanhang redogöras. Här må endast nämnas, att denna bok är avsedd att föras för varje år, att den efter årets utgång skall insändas till kommerskollegium, samt att kollegium därigenom kommer att beredas tillfälle att, i mån så finnes önskvärt, granska däri gjorda anteckningar och öva en fortlöpande kontroll å de å fartyget vidtagna åtgärderna med avseende å besättningen.

67 §.

I fråga om denna § hänvisas till vad därom anförts vid 65 §.

68 §.

Med bestraffningens natur följer, att det meddelade straffbeslutet icke bör utan vidare kunna återkallas av befälhavaren; anteckning om beslutet skall ske i besättningsboken, och beslutets verkställande torde böra ske vid första betalningstillfälle, som inträffar efter beslutets meddelande. Å andra sidan ligger det i öppen dag, att befälhavaren bör kunna, när giltiga skäl därtill äro, helt eller delvis efterskänka straffet. Bestämmelse härom har upptagits i förslagets 68 §. Det har funnits lämpligt att såsom särskild anledning till straffets efterskänkande framhålla ett förbättrat uppförande efter förseelsens begående. Beslutet om straffets efterskänkande skall underskrivas och införas i besättningsboken i samma ordning, som gäller för beslutet om själva straffet.

69 §.

Enligt 1864 års sjölag ägde redaren rätt till hela den hyra, som på grund av ålagd bestraffning frångick sjöman. Gällande sjölags 105 § införde härutinnan den ändringen, att redaren äger anlita den »förbrutna» hyran allenast till täckande av kostnad och skada, som den felande under resan tillskyndat honom och till vars ersättande sjömannens

övriga innestående hyra ej föreslår; återstoden skall tillfalla sjömanshuset i fartygets hemort. Som skäl för den vidtagna ändringen anföres i motiven, att den dittills gällande anordningen synts mindre välbetänt, då densamma lätt kunde fresta till överdrivet stränga straff och i alla händelser giva anledning till misstanke om bristande oväld. Detta senare skäl lär ej utan fog kunna åberopas till förmån för en än längre gående reform. Med hänsyn härtill och till de jämförelsevis obetydliga hyresbelopp, varom det här är fråga, har det synts lämpligt att så till vida likställa en sjöman frändömt hyresbelopp med vanliga böter, att redaren ej berättigas att därav göra sig betäckt för sina fordringar hos sjömannen. Då det tillika synts lämpligare, att dessa hyresmedel ingå till kommerskollegium för att av kollegium användas till ändamål, varom stadgas i 72 §, upptager förslaget således i förevarande § den bestämmelsen, att medlen utan avdrag skola vid sjömannens avmönstring överlämnas till mönstringsförrättaren, som har att redovisa det mottagna till kommerskollegium; sker ej avmönstring, skall befälhavaren inom viss tid efter fartygets ankomst till svensk hamn insända medlen direkt till kollegium.

Ej heller i fråga om redovisningen av frändömda hyresbelopp finnes för närvarande någon egentlig kontroll, en brist, som givetvis kan alstra misstankar om medlens behöriga redovisande. Denna brist söker förslaget avhjälpa dels, såsom ovan nämnts, genom bestämmelsen om skyldighet för befälhavaren att anteckna beslutet om mistning av hyra i besättningsboken, dels genom föreskriften, att mönstringsförrättaren vid medlens mottagande skall vara skyldig att giva kvitto å det mottagna beloppet, vilket kvitto antingen skall tecknas i eller fogas vid besättningsboken. Lämnar sjömannen tjänsten utan avmönstring, underlättas kollegiets möjlighet att övervaka medlens inflytande genom den anteckning om dagen för medlens insändande till kollegiet, som givetvis bör ske i besättningsboken.

70 och 71 §§.

Dessa paragrafer motsvara sjölagens 104 §. Enligt denna § åligger det sjöman, som är missnöjd med befälhavarens beslut, att vid avmönstringen hos mönstringsförrättaren anmäla missnöje eller, om avmönstring ej sker, taga stämning å redaren eller befälhavaren här i riket inom ett år efter det han lämnade tjänsten. Har sjöman vid avmönstringen anmält missnöje, åligger det mönstringsförrättaren först och främst att undersöka, huruvida vid bestraffningens åläggande föreskrivna former iakttagits; har så skett, skall mönstringsförrättaren ingå i prov-

ning av sakens både laglighet och skälighet samt däröver meddela beslut. Åtnöjes sjöman icke med mönstringsförrättarens beslut, äger han vid domstol här i riket utföra sin talan inom ett år från avmönstringen.

Såsom ett ytterligare led i strävandet att bereda sjöman all den säkerhet mot godtycke vid bestraffningsrättens utövande, som kan vinnas, må betecknas förslagets bestämmelser om disciplinnämnd. En dylik nämnd, vars prövning bestraffningen skall underställas, därest sjömannen är missnöjd med befälhavarens beslut, har genom sin sammansättning — därå jämväl sjömansståndet kommer att öva inflytande — ansetts vara bättre än mönstringsförrättaren lämpad att handhava den grannliga uppgift, varom här är fråga. Den allsidiga prövningen av förevarande mål blir mera tryggad, och för mönstringsförrättarens allmänna förhållande till sjömännen torde det vara en fördel, att han befrias från att fungera såsom domstol i dessa angelägenheter.

Angående de närmare bestämmelserna om disciplinnämnds sammansättning och målens handläggning inför densamma hänvisas till förslagets text. Ganska självfallet torde det vara, att nämndens ledamöter bör beredas skäligen ersättning för deras arbete.

Enligt sjölagen är den, som vid avmönstringen underlåter att anmäla missnöje, sin talan kvitt. Det har ansetts riktigare, att om någon hellre vill draga saken direkt inför domstol än låta bringa den inför disciplinnämnden detta icke skall vara förmenat honom. I enlighet härmed har andra stycket i 70 § ävfattats.

72 §.

I denna § har upptagits en bestämmelse, att de till kommerskollegium insända förbrutna hyresmedlen skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra besättningen.

73 §.

Denna § är likalydande med sjölagens 108 § första stycke, dock att paragrafen avser de å fartyget anställda personer, som icke tillhöra besättningen, medan 108 § har avseende å de ombord anställda, vilka

icke tillhöra den *egentliga* besättningen. Angående skillnaden häremellan hänvisas till vad därom anförts vid 9 §.

74 §.

Denna § motsvarar andra stycket av sjölagens 34 § med allenast den ändringen, att skyldighet att biträda vid skeppsarbetet gjorts beroende av att skälig gottgörelse därför lämnas. Med hänsyn till den praktiska betydelse förevarande stadgande har för sjömännen har det samma ansetts böra upptagas i sjömanslagen.

75 §.

Att de stadganden, vartill hänvisas i denna §, böra äga tillämpning jämväl med avseende å de i detta kapitel nämnda personer torde icke tarva någon närmare förklaring.

6 KAP.

Om besättningsbok.

I 35 § av den norska sjölagen stadgas, att, där det finnes ändamålsenligt, Konungen äger förordna, att särskild dagbok angående de besättningen rörande förhållanden skall föras; där en sådan dagbok anordnas, äger Konungen jämlikt 37 § samma lag förordna, vad som skall intagas i denna. Några motsvarande regler innehåller icke den svenska eller danska sjölagen. Bestämmelserna, som icke förekommo i de till grund för gällande nordiska sjölagar framlagda förslagen, hava tillkommit i anledning av framställning av det norska indredepartementet, som vid granskning av det norska lagförslaget hemställde om upptagande i lagen av bestämmelser om förandet av särskild besättningsbok, att insändas till vederbörande myndighet för granskning. Justitiedepartementet fann tanken tilltalande, men då spörsmålet icke syntes tillräckligt förberett, ansåg departementet sig böra stanna vid att föreslå en bestämmelse om rätt för Konungen att förordna om en sådan boks förande, vilket ock blev stortingets beslut.

Det sålunda givna bemyndigandet har emellertid icke utnyttjats. Däremot har den norska så kallade mönstringskommittén i sitt den 15 mars 1910 avgivna betänkande med förslag till lag om sjömän efter en

utförlig motivering ansett sig böra föreslå ett lagfästande av skyldigheten att föra särskild besättningsbok och för granskning insända densamma till sjöfartskontoret.

Viktiga skäl synas tala för upptagande i lagstiftningen av bestämmelser om en särskild besättningsboks förande och dess insändande till vederbörande centrala myndighet för granskning. Såsom i annat sammanhang framhållits, är fartyget efter att hava lämnat hamn att anse såsom ett från hemlandet avskilt samfund, vars ledning är anförtrodd åt befälhavaren. Huru denna ledning utövas och om förhållandena i övrigt ombord saknar hemlandet för närvarande medel att i egentlig mening kontrollera. Visserligen skall enligt sjölagens 37 § anteckning ske i dagboken om vissa besättningen rörande händelser, såsom sjukdom och dödsfall, rymning, disciplinförseelser och brott. Emellertid gives det icke någon verklig garanti för, att dessa anteckningar göras. Och även om så sker, erhåller det allmänna merendels ingen kännedom om dessa förhållanden, då dagboken nämligen är en bok, som blir i redarens ägo, med rätt för honom att efter någon kortare tid förstöra densamma.

Förhållandet mellan befälhavare och besättning kan icke enbart ses från privaträttslig synpunkt. Ett starkt offentligträttsligt inslag gör sig här ovillkorligen gällande. Befälhavaren är icke enbart en redarens och lastägarens man; gentemot det allmänna är han ansvarig bland annat för lydnad och ordning ombord, för tillvaratagandet av besättningens bästa i olika avseenden samt i allmänhet för iakttagandet av de mångahanda föreskrifter rörande besättningen och dess förhållanden, som finnas meddelade. Det må då ock synas rimligt, att kontroll å det sätt, varpå befälhavaren fyller sin offentligträttsliga uppgift, utövas från det allmännas sida. Detta gäller bland annat i särskild grad i fråga om handhavandet av den disciplinära bestraffningsrätten; och har det redan i annat sammanhang framhållits den betydelse på detta område, besättningsboken skulle få.

Även om det allmänna icke alltid bleve i tillfälle eller kunde direkt inskrida till rättande av missförhållanden ombord, lär dock erfarenheten visa, att redan medvetandet om att kontroll är möjlig ofta nog utövar ett väckande inflytande på ansvarskänslan och föranleder ett noggrannare övervägande av handlingssättet i varje särskilt fall.

Genom sammanförandet i en enda bok av alla händelser rörande de ombord anställda, som angå deras tjänsteställning eller därmed har samband, torde man slutligen få en god bild av förhållandena ombord, vilken i sin ordning torde bidra till ökad kännedom om orsakerna till de missförhållanden, som kunna finnas, men därmed ock till större

möjlighet att avhjälpa dem, till fromma för sjömansståndet och sjöfarten i dess helhet.

Besättningsbokens förande torde i realiteten icke medföra något avsevärt ökat arbete, så vitt man nämligen utgår från, att de nu åliggande skyldigheterna med avseende å skeppsdagbokens förande fullgöras. Besättningsboken kommer nämligen i huvudsak att upptaga detsamma, som enligt sjölagens 37 § skall antecknas i dagboken. Den väsentliga skillnaden skulle således inskränka sig därtill, att vad som tidigare förts i en bok hädanefter komme att föras i två. Besättningsboken skulle emellertid givetvis icke bliva en dagbok i egentlig mening; i densamma skulle ingalunda göras anteckningar för varje dag utan allenast, då något av betydelse för besättningen inträffade.

Med hänsyn till de fördelar, som införandet av en besättningsbok således synes medföra, har förslag härom framlagts i 5 kap., för vars särskilda paragrafer redogörelse nedan skall lämnas. Dessförinnan må endast anmärkas, att England i sin »Official log» sedan länge praktiserat det system, som nu föreslås till införande i Sverige.

76 §.

Besättningsbokens behövlighet gör sig framför allt gällande i fråga om fartyg, som under längre tid äro frånvarande från hemlandet. Det har därför ansetts lämpligt att såsom huvudregel föreslå, att besättningsbok skall föras allenast å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs. Erinras må ock, att tillämpningen av befälhavarens bestraffningsrätt i förslaget inskränkts till att gälla fartyg i fart bortom nämnda linje. Samtidigt har det emellertid synts riktigt, att det medgives Konungen eller den av Konungen därtill bemyndigade rätt ej mindre att förordna om besättningsboks förande jämväl å andra fartyg, än även att meddela befrielse från skyldighet i sådant hänseende, där särskild anledning finnes förekomma.

77 §.

Såsom i det föregående framhållits är besättningsboken avsedd att giva en samlad bild av de ombord anställdas förhållanden. I besättningsboken böra sålunda samtliga de å fartyget anställda förtecknas samt uppgifter införas angående varje händelse, som angår deras tjänsteställning eller därmed har samband och varom kännedom kan vara av betydelse för rättsägare eller offentlig myndighet. Till vägled-

ning härför hava i förslaget upptagits exempel på åtskilliga händelser, som böra införas; givetvis är den gjorda uppräknings icke avsedd att vara uttömmande.

78 §.

Denna § motsvarar vad i sjölagens 36 § är stadgat med avseende å skeppsdagbokens förande.

79 §.

Såsom redan är nämnt är besättningsboken avsedd att föras för varje kalenderår. Därigenom vinnes nödig ordning och reda. Besättningsboken skall sist en månad efter årets utgång insändas till kommerskollegium eller avlämnas å sjömanshus för vidarebefordran genom dess försorg. År emellertid icke fartyget vid den tiden här i riket, skall tidsfristen räknas från det fartyget ankom till svensk hamn; med hänsyn till bokens vikt har det nämligen icke ansetts tillrådligt, att besättningsboken hemsändes från utlandet.

De bestämmelser angående granskningen av de till kommerskollegium insända besättningsböckerna, som må finnas erforderliga, böra självfallet meddelas i administrativ ordning.

80 §.

Denna bestämmelse motsvarar vad i sjölagens 39 § första punkt är stadgat med avseende å skeppsdagboken.

7 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

81 §.

Denna § motsvarar sjölagens 289 §. Utöver vad sistnämnda § stadgar har med ansvar belagts dels varje missbruk av befälhavarens maktbefogenhet och dels befälhavarens åsidosättande av sina skyldigheter enligt denna lag med avseende å sjukvård. Straffet har ansetts böra kunna höjas till fängelse i högst sex månader, där synnerligen försvårande omständigheter föreligga.

82 §.

Denna § motsvarar vad i sjölagens 287 § är stadgat med avseende å dagboks förande eller uppvisande. Därutöver stadgas straff för befälhavare, som förvägrar någon att om besättningsboks innehåll undfå nödig kännedom.

83 §.

Denna § är för de fall, varom här är fråga, likalydande med sjölagens 296 §.

84 §.

Denna § motsvarar sjölagens 285 §. Straffsatserna äro i viss mån höjda.

85 §.

Utöver de förseelser, som omhandlas i sjölagens 286 §, 288 § tredje stycke och 295 § andra stycke, har med straffansvar belagts dels befälhavares underlåtenhet att, där så föreskrives, hålla förhör med sjöman, innan han avskedas, dels hans vägran utan laga skäl att lämna sjöman tillstånd att å fritid gå i land.

86 §.

Denna § är likalydande med sjölagens 310 §, dock att paragrafen icke såsom nu avser brott *mot* befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe. Genom likställandet i 90 § av sjömans överfall å befälhavare med överfall å annan förman har nämligen denna bestämmelse såsom överflödig kunnat utgå.

87 §.

Denna § är likalydande med andra punkten i sjölagens 297 §.

Bestämmelsen i första punkten av sjölagens 297 § om ansvar för sjöman, som underlåtit att inställa sig i tjänst i vederbörlig tid, vilken förseelse finnes upptagen bland de i förslagets 65 § nämnda tjänsteförseelser, har med hänsyn till stadgandet i förslagets 94 § ansetts kunna utgå.

88 §.

Denna § motsvarar sjölagens 298 §. Enär det väsentligen karaktäristiska för rymningsbrottet är, att undanhållandet sker i *avsikt* att undandraga sig tjänsten, oberoende av om det sker före eller efter det sjömannen inställt sig till tjänstgöring, har i överensstämmelse med gängse uppfattning åt rymningsbrottet givits det innehåll, att rymning skall anses föreligga, när sjöman i avsikt att undandraga sig tjänsten underlåter att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller i avsikt, som nu sagts, olovligen avviker från fartyget.

Fängelsestraff å rymning har bibehållits allenast, då rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvärande omständigheter. Högsta fängelsestraff har satts till ett år, och straffarbete har uteslutits ur straffskalan.

Den i sjölagens 300 § uppställda presumptionen har icke upptagits i förslaget.

89 §.

Denna § motsvarar sjölagens 299 § med allenast den ändringen, att straffmaximum höjts från tre månaders fängelse till fängelse i ett år.

90 §.

Denna § är överensstämmande med sjölagens 304 §, dock att fängelse i stället för såsom nu straffarbete upptagits först i straffskalan.

91 §.

Denna § motsvarar sjölagens 305 §. Det har synts, som om beskrivningen av brottsbegreppet myteri, vars innebörd icke torde vara omstridd, skulle kunna utgå ur lagen. Straffsatserna hava i vissa avseenden jämkats.

92 §.

Denna § motsvarar sjölagens 302 §; ansvar har dock stadgats allenast för det fall, att sjömannen handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada.

93 §.

Denna § är i överensstämmelse med sjölagens 306 §.

94 §.

Denna § är lika lydande med sjölagens 308 § med allenast den ändringen, att ordet »sjöman» ersatts med »någon å fartyget anställd».

Det må här nämnas, att sjölagens 301, 303 och 307 §§ ansetts kunna utgå, i anledning varav brott, som där avses, hemfalla till straff enligt förslagets förevarande paragraf.

95 §.

Denna § är i överensstämmelse med sjölagens 309 §.

96 §.

Denna § är i överensstämmelse med sjölagens 311 §, dock att brott, som avses i 81 §, ansetts böra höra under allmänt åtal.

97 §.

Denna § är likalydande med sjölagens 312 §.

8 KAP.

Om laga domstol och rättegång.

98 §.

Denna § är i överensstämmelse med sjölagens 323 §.

99 §.

Denna § är i överensstämmelse med sjölagens 324 §.

100 §.

Denna § är likalydande med sjölagens 325 §.

101 §.

Första stycket är likalydande med sjölagens 328 §.

I andra stycket har upptagits en ny regel, att polisdomstol eller poliskammare, där sådan finnes, skall i stället för rådstuvurätten vara behörig i fråga om brott, varå ej må följa svårare straff än böter.

102 §.

Denna § är likalydande med sjölagens 331 §.

103 §.

Denna § är i överensstämmelse med sjölagens 27 §.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

De här föreslagna ändringarna, vilka samtliga äro omedelbart föranledda av sjömanslagens utbrytning ur sjölagen, torde icke tarva särskild motivering.

INNEHÅLL:

Skrivelse till Konungen.

Förslag till sjömanslag.

	§	Motiv sid.
1 kap. Om befälhavarens tjänsteavtal	1—8	32—41.
2 kap. Om besättningens tjänsteavtal.		
Allmänna bestämmelser.....	9—17	41—46.
Om befälhavarens rätt att häva hyresavtalet	18—20	46—48.
Om sjömans rätt att häva hyresavtalet	21—27	48—50.
Om hyresavtalets upplösning i andra fall	28—29	50—51.
Om sjukvård och begravning	30—35	51—53.
Särskilda bestämmelser om hyrans erläggande och beräknande	36—42	53—56.
Om tvist angående tjänsteförhållandet.....	43	56.
3 kap. Om skeppstjänsten.		
Om befälet å fartyg	44—48	56—57.
Om allmänna skyldigheter i tjänsten	49—50	57.
Om tjänstens tillträde, om landlov och om gods, som av sjöman medhaves	51—53	58.
Om skeppsarbetet, kosthållet och bostäderna	54—58	58—59.
Om rätt att påkalla syn å fartyget	59	59.
Om befälhavarens maktbefogenhet	60—64	59—62.
4 kap. Om disciplinstraff	65—72	62—70.
5 kap. Om personer ombord, som icke tillhöra besättningen	73—75	70—71.
6 kap. Om besättningsbok	76—80	71—74.
7 kap. Ansvarsbestämmelser	81—97	74—77.
8 kap. Om laga domstol och rättegång	98—103	77—78.

Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Bilaga B.

Kommerskollegii utlåtande över sjölagskommitténs förberedande förslag till sjömanslag m. m.

Stockholm den 18 oktober 1920.

Till Konungen.

Genom nådig remiss den 14 juni 1920 har Kommerskollegium anbefallts att, efter hörande av de myndigheter och sammanslutningar, kollegium funne böra höras, före den 1 oktober 1920 avgiva underdånigt utlåtande över ett av sjölagskommittén den 4 juni avgivet förslag till sjömanslag och lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

I anledning härav har kollegium dels lämnat Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, KanalfloTTans rederiförening, Sveriges fartygsbefäls förening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjömansunionen, Svenska eldareunionen, Nya stewardsföreningen och Svenska transportarbetareförbundet tillfälle att yttra sig över förslaget, dels ock anmodat direktionerna för rikets samtliga sjömanshus att avgiva yttrande i ärendet.

Sälunda begärda yttranden hava härefter avgivits av ovan angivna sammanslutningar och sjömanshus med undantag av KanalfloTTans rederiförening och Svenska transportarbetareförbundet samt sjömanshusen i Haparanda, Jönköping, Kalmar, Kristianstad, Kungälv, Linköping, Söderköping och Uppsala, varjämte Sveriges allmänna sjöfartsförening i skrift av den 11 september 1920 meddelat, att ärendet komme att behandlas vid ett under höstens lopp i Göteborg hållet allmänt svenskt sjöfartsmöte, med nämnda förening och Nautiska föreningen i Göteborg såsom inbjudare, och att förstnämnda förening vid sådant förhållande icke funne sig nu böra avgiva särskilt yttrande i frågan.

Direktionerna för sjömanshusen i Härnösand, Hudiksvall, Luleå, Nyköping, Ronneby, Strömstad, Södertälje, Vadstena och Örnsköldsvik tillstyrka i korthet det föreliggande förslaget eller förklara, att de ej hava något att erinra mot det samma. Det stora flertalet övriga sjömanshusdirektioner hava liksom de olika sammanslutningarna i sina yttranden mer eller mindre ingående behandlat förslaget.

Av yttranden av mera allmän innebörd torde här böra antecknas följande. Sveriges fartygsbefäls förening förklarar förslaget i stort sett hava vunnit föreningens gillande, särskilt förslagets första kapitel, vars stadganden syntes till stor del undanröja de stora missförhållanden, som varit rådande med avseende å befälhavares tjänsteavtal. Vissa bestämmelser i förslaget hade emellertid icke vunnit föreningens gillande, enär ett lagfästande av dessa enligt föreningens åsikt skulle allt för vitalt rubba ett på gällande lag och praktisk erfarenhet grundat förhållande.

Svenska maskinbefälsförbundet uttalar sin förvåning över att kommittén icke tagit nödig hänsyn till befälets ställning ombord och sökt finna en utväg att

komma ifrån de hittills tillämpade snäva begreppen »befälhavare och besättning». En del av befälet i ett nutida fartyg intog en sådan ställning i tjänsten och inför rederiet, att det icke utan vidare kunde inordnas under begreppet däck- eller maskinpersonal. Det vore under dessa förhållanden uppenbart, att vissa av lagens bestämmelser, sådana de i förslaget formulerats, icke kunde tillämpas på denna del av fartygsbefälet. Förbundet fäster uppmärksamheten på att förslaget i vissa väsentliga stycken skilde sig från det norska förslaget och anser sig böra, med hänsyn till innebörden av de paragrafer, där olikheterna vore mest framträdande, tolka detta såsom ett underkännande från kommitténs sida av det svenska befälet till sjöss, enkannerligen maskinbefälet. Förbundet ville därför uttala sin allvarliga protest mot kommitténs förslag att inränga det utbildade befälet, som i verkligheten avlagt jämställda kunskapsprov med och i många fall hade gedignare utbildning än befälhavaren, bland besättningen.

Svenska sjömans-unionen beklagar, att icke förslaget gått mera i stil med tidsandan, och ville särskilt fästa vikt vid sina yrkanden i fråga om sjömans frihet och att bestraffningsmetoderna motiverade en mera modern åskådning än den kommittén lagt till grund för sitt förslag.

Direktionen för sjömanshuset i Gävle finner de föreslagna förändringarna och tilläggen i flera avseenden äventyrliga, då det kunde befaras, att genom antagandet av desamma den svenska rederinärningen, som inom kort syntes hava att vänta en skarp konkurrens med andra nationer, skulle lida allvarligt avbräck genom förhöjda driftskostnader. Vidare syntes förslaget medföra fara för upprätthållandet av god ordning och disciplin ombord. Förslaget förefölle ensidigt till redarens nackdel och ålade honom allt för stora förpliktelser såsom arbetsgivare.

Direktionen för sjömanshuset i Karlskrona finner visserligen besättningens rättigheter, i jämförelse med deras skyldigheter, vara väl mycket tillgodosedda på redares och befälhavares bekostnad men anser likväl förslaget i sin helhet onekligen vara en betydande förbättring av den nuvarande sjölagen. Direktionerna för sjömanshusen i Lysekil och Sundsvall göra i huvudsak enahanda uttalanden beträffande besättningens rättigheter.

Direktionen för sjömanshuset i Malmö förklarar sig icke kunna frigöra sig från den tanken, att kommitténs bemödanden att omgärda besättningen med skyddsgarantier mot tänkbara övergrepp samt till och med mot straff och disciplinära åtgärder, där sådana kunde väl vara befogade och behövliga, varit väl vittgående. Förslagets bestämmelser syntes sålunda, samtidigt som desamma i hög grad gynnade besättningen, försvåra, ja ibland rent av omöjliggöra för befälhavare och befäl att upprätthålla disciplin och ordning ombord.

Direktionen för sjömanshuset i Karlshamn framhåller, att förslaget i de flesta fall syntes på ett lyckligt och för nuvarande förhållanden lämpligt sätt komplettera nuvarande sjölags bestämmelser.

För egen del anför kollegium i ärendet följande.

Kollegium anser sig till en början böra uttala, att det hos kollegium väckt betänkligheter att nödgas företaga granskningen av det föreliggande förslaget på så kort tid, som — särskilt i betraktande av att kollegium haft att först inhämta yttranden från sjöfartssammanslutningar och sjömanshus — stått kollegium till buds. Härigenom har givetvis en mera noggrann och uttömmande granskning av förslaget i hög grad försvårats. Den korta tiden har sålunda, jämväl i förening med den omständigheten, att kommitténs utredning, såsom också uttryckligen

angivits, icke varit fullständig och definitiv, medfört, att kollegium icke kunnat i alla de olika spörsmålen fatta definitiv ståndpunkt eller, i vissa fall, där större tveksamhet gjort sig gällande, över huvud taget göra några uttalanden.

I fråga om förslagets innebörd att ur sjölagen utbryta de bestämmelser, som förslaget upptager, har i allmänhet i de inkomna yttrandena någon erinran icke framställts. De skäl, som av sjölagskommittén anförts till stöd för en dylik utbrytning, finner jämväl kollegium vara av den betydelse, att kollegium funnit sig böra förorda den föreslagna anordningen. Kollegium har icke heller i huvudsak någon erinran att göra mot den avgränsning, som av kommittén verkstälts vid avgörandet av vilka stadganden, som böra i den föreslagna sjömanslagen inflyta. Härutinnan liksom i övrigt i fråga om lagens överskådlighet och de olika bestämmelsernas systematiska placering synes kollegium förslaget vid en jämförelse med gällande sjölag i motsvarande delar innebära avsevärda förbättringar.

Beträffande de olika bestämmelsernas innehåll i sak synes kollegium emellertid i åtskilliga fall kunna framställas anmärkningar, vilka torde böra beaktas vid den överarbetning av förslaget, som av kommittén avsetts skola äga rum, sedan infordrade yttranden inkommit. Kollegium anser sig i samband härmed böra fästa uppmärksamheten på, att kollegii granskning av kommitténs förslag i allmänhet icke omfattat bestämmelsernas formulering, såvida icke densamma givit anledning till tvekan beträffande innehållet i sak.

Kollegium behandlar härefter förslagets olika bestämmelser paragrafvis.

2 §.

Sveriges redareförening anser paragrafens lydelse kunna giva anledning till tvekan, huruvida första punktens stadgande om tre månaders uppsägning avser även sådant fall, som omnämnes i andra punkten, och uttalar önskvärdheten av förtydligande ändring av paragrafens lydelse. Kollegium har för sin del funnit paragrafens innebörd tydlig och anförda tvekan alltså obefogad, varför någon ändring icke torde få anses vara av behovet påkallad.

Förenämnda förening och Sveriges segelfartygsförening påyrka på anförda skäl förlängning av den i förevarande paragraf stadgade tiden av ett år i tjänst å fartyg utan anlöpande av svensk hamn. Då detta stadgande, i motsats mot förslagets 21 § i fråga om besättningen, icke utesluter avtal av annat innehåll än lagens föreskrift, synes kollegium dylik förlängning icke erforderlig. Däremot synes kollegium föreningarnas yrkanden på tillägg till paragrafen i syfte att befälhavare, som enligt andra punkten äger frånträda sin anställning i utländsk lossnings- eller lastningshamn, ändock skall vara skyldig kvarstanna i tjänsten för den händelse fartyget beräknas inom viss tid, exempelvis tre eller sex månader, anlända till svensk hamn, böra föranleda häremot svarande ändring av förslaget. En underlåtenhet att i avtalet mellan redaren och befälhavaren närmare reglera anställningstiden skulle enligt kollegii åsikt eljest lätt kunna leda till mindre tillfredsställande och ofta måhända rent oskäligen resultat.

Kollegium kan slutligen icke dela kommitténs uppfattning om obehövligheten under alla förhållanden av uttrycklig föreskrift rörande skyldighet för befälhavare att vid entledigande i lossningshamn icke lämna fartyget förrän lossningen avslutats. Även om man, såsom kommittén håller före, skulle anse det böra ligga i naturen av befälhavarens tjänsteställning, att han icke äger lämna fartyget under omständigheter, som sätta i fara de redarens och lastägarernas in-

tressen, vilka han lagligen är pliktig att tillvarataga, synes det collegium dock vara ägnat att förebygga tvistigheter och, beträffande mindre erfarna och samvetsgranna befälhavare, risken för i synnerhet lastägarna, om nu gällande stadgande i 62 § 2 st. sjölagen bibehålles. Vid de tillfällen, då det icke kräves, att befälhavaren avbida lossningens avslutande, lära nog förhållandena låta sig tillfredsställande ordnas jämväl för det fall, att berörda stadgande finnes.

3 §.

Paragrafens ingress torde i tydlighetens intresse böra erhålla följande, för övrigt med början av nu gällande 65 § i sjölagen mera överensstämmande lydelse: »Befälhavaren kan när som helst skiljas från sin befattning. Avskedas han, utan att sådant skäl, som i 4 eller 5 § sägs, därtill föranlett, äge han rätt till — — — etc. — — — lider.»

För det fall att utredning angående skada ej förebringas, avser andra punkten av förevarande paragraf att legalt fixera skadeståndets belopp. Ersättning har föreslagits skola utgå med belopp motsvarande hyra för tre månader jämte kostnaden för resa till ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, samt hyra och underhåll under resan. Collegium har icke funnit den härutinnan meddelade föreskriften fullt tillfredsställande. Om för det fall att befälhavaren avskedas i svensk hamn, vilken som helst, denna hamn utan vidare skall anses såsom den ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, och alltså någon reseersättning icke avses skola utgå, bör detta komma till tydligt uttryck i lagen. Avses åter icke enligt förslaget att i lag fastslå denna regel, kunna enligt collegii åsikt fall inträffa, då den angivna legala regeln bliver med hänsyn till föreliggande faktiska omständigheter skäligen svävande. Följande enstaka exempel må belysa detta förhållande: ett fartygs befälhavare, som antagits utan att avtalet särskilt reglerat tjänstetidens längd, har avskedats jämlikt nu ifrågavarande paragraf, varefter fartyget inom tre månader efter avskedandet avgår på utrikes resa. Det är obekant vilka svenska hamnar, som vid återkomsten komma att besökas. Att under sådana förhållanden bestämma den ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, är tydligen i detta fall synnerligen svårt. Befälhavaren åsamkad skada skall emellertid ersättas, men skadans storlek låter sig icke nöjaktigt beräknas med tillämpning av allmänna rättsregler. Det torde få anses uppenbart, att då icke heller den här föreslagna legala regeln i det förutsatta fallet lämnar tillfredsställande ledning för skadeståndsbeloppets fixerande.

Kollegium får i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att kommittén enligt motiven kan synas hava utgått från befälhavarens hemort såsom slutpunkten för den resa, varför ersättning skulle utgå. Då emellertid detta förhållande icke kommit till uttryck i lagtexten, torde här beträffande motiven föreligga något förbiseende.

4 §.

Paragrafens andra punkt torde böra bringas i närmare överensstämmelse med det norska förslaget genom tillsättandet av bestämmelse om att förtigande av sjukdom eller skada medför samma följder i fråga om ersättning vid avskedandet som den omständigheten, att sjukdom ådragits genom eget grovt förvållande.

Med hänsyn, bland annat, till de fall, då befälhavare icke åtnjuter kost ombord utan särskild ersättning härför i form av kostpenningar, torde i andra punk-

ten av förevarande paragraf ordet »allenast» böra jämte ordet »dock» utgå eller möjligen i stället insättas omedelbart efter ordet »hyra». Detta torde vara påkallat även med hänsyn till innehållet av förslaget 8 §. Genom lämplig omformulering, bland annat genom bestämmelsens förläggande till särskilt stycke, torde böra tydligt klargöras, att i de i nämnda punkt avsedda fall icke ifrågakommer ersättning för kostnaden för resa till hemorten samt för underhåll under resan.

5 §.

Av samma skäl, som anförts under 4 §, torde antingen ordet »allenast» såsom obehövt utgå eller ock nämnda ord och ordet hyra byta plats. I sistnämnda fall erhåller för övrigt paragrafen en med gällande sjölags 63 § 1 st. mera överensstämmande lydelse.

6 §.

Uttrycket »skälig gottgörelse» synes kollegium lätt kunna framkalla tvistigheter. Såvitt kollegium kunnat finna, torde icke några mera vägande skäl kunna anföras mot att i enlighet med det norska förslaget ersätta detsamma med »hyra och underhåll». Härigenom vunnas ock större reda. Vid beaktande av detta kollegii förslag kan andra stycket av förevarande paragraf väsentligt sammandragas.

Kommittén föreslår på anförda skäl, att förpliktelsen för statsverket att i de fall, varom här är fråga, gälda kostnaden för hemförskaffning icke skulle bibehållas. Kollegium finner för sin del icke tillräckliga skäl vara anförda för införande av förändrade förhållanden härutinnan. Särskilt för mindre redare torde den ifrågasatta ändringen av gällande bestämmelser kunna bli synnerligen betungande. Statsverkets bidrag i förevarande fall bör vidare anses såsom en det allmännas skyldiga tribut åt ett särskilt riskfyllt arbete.

Att på den föreliggande utredningen taga ståndpunkt till spörsmålet om skyldighet för redare att vid fartygets förolyckande ersätta befälhavaren för förlorade effekter synes kollegium ganska vanskligt. Kollegium vill härutinnan till en början göra det uttalandet, att den i tredje stycket av förevarande paragraf förutsatta skyldigheten för redaren under alla förhållanden icke torde böra utsträckas utöver det nu avsedda fallet, att ett fartyg förolyckas.

För att stadgandet överhuvud taget skall kunna anses skäligt, torde garantier böra vinnas mot att detsamma i tillämpningen icke leder till orimliga konsekvenser. Sålunda bör givetvis icke ifrågakomma ersättning för andra befälhavarens tillhörigheter än sådana, som kunna anses oundgängliga för en befälhavare i allmänhet ombord å ett fartyg av motsvarande storlek. Dels synes kollegium sålunda uttrycket »effekter» närmare än »tillhörigheter» angiva vad som med ersättningen bör träffas, dels torde vissa normer böra fastställas, varefter visst maximum för ersättning kan utmätas. Skulle sedan i speciella fall ifrågasättas lägre ersättning, bör bevisskyldighet härutinnan åligga vederbörande rederi.

8 §.

Det framgår icke, huruvida kommittén verkställt undersökning i vad mån proportionen »dubbla beloppet av förste styrmans hyra» så överensstämmer med nuvarande faktiska förhållanden, att proportionen i fråga lämpligen bör utan jämkning bibehållas.

I paragrafen torde böra tillkomma bestämmelse för de sannolikt talrika fall, då tantiem beräknas ej för resa utan för viss tid.

9 §.

Kollegium har icke något att erinra mot att, såsom lärar vara ifrågasatt, åt förevarande stadgande gives en avfattning, som mera än förslaget framhäver annat befäl ombord än befälhavaren. För att tillgodose önskemål härutinnan torde paragrafen kunna givas ungefärligen följande lydelse:

»Till besättningen hänföres enligt denna lag annat befäl å fartyget, än befälhavaren samt envar eljest, som å fartyget är anställd i redarens tjänst.»

Kollegium förutsätter alltså, att under alla förhållanden annan rubbning icke göres i det hittills enhetliga begreppet besättningen än att dit hänföres förutom den »egentliga besättningen» jämväl viss sådan personal, som hittills betecknats såsom ej hörande till den »egentliga besättningen».

10 §.

Kommittén har här föreslagit viss omformulering av gällande sjölags, 25 §, stadgande. Bland annat har sålunda efter orden »befälhavaren äge», tillfogats »å redarens vägnar». Någon motivering härtill saknas. Kollegium har anledning förmoda, att just genom dessa senare ord lätt framkallas den uppfattningen, att befälhavarens hittillsvarande rätt att med rederiets uteslutande ensam antaga och avskeda besättningen enligt förslaget avsetts skola upphöra. Kollegium anser emellertid, att befälhavarens ifrågavarande, åtminstone alltsedan 1864 års sjölag existerande befogenhet i allt fall icke bör underkastas annan inskränkning än som möjligen kan anses motiverad av den praxis, som lärar hava utbildat sig inom särskilt större rederier, enligt vilken vederbörande rederi i fråga om befälets rekrytering förbehåller sig visst medbestämmande. I enlighet med vad sålunda anförts och då skäl icke synes föreligga att utbyta ordet »antaga» mot »anställa», torde åt första punkten av förevarande paragraf kunna givas ungefärligen följande lydelse:

»Befälhavaren äge, där ej beträffande befäl annorlunda med redaren överenskommit, antaga och avskeda besättningen.»

70 § 3 st. gällande sjölag föreskriver, att, när sjöman förhyres, bör, om han är inskriven vid sjömanshus, den vid inskrivningen honom tilldelade sjöfartsboken överlämnas till befälhavaren, vilken äger förvara densamma, till dess sjömannen lämnar tjänsten. Kommittén har föreslagit denna bestämmelses borttagande. De av kommittén till stöd härför åberopade skälen synas kollegium emellertid ingalunda övertygande. Enligt vad som framgår av de inkomna yttrandena, vilka i framträdande grad taga avstånd från tanken på att upphäva nu förevarande stadgande och jämväl eljest av erfarenheten bestyrkas, är sjöfartsbokens innehållande ett av de mera effektiva medlen för motverkande av rymningarna. Då ett sådant motverkande måste anses som en angelägenhet av den största vikt, ligger det enligt kollegii åsikt närmare till hands att bibehålla och vidare utveckla de medel, som befunnits gagna det angivna syftet, än att tvärtom utan egentligt vägande skäl borttaga desamma. Utan att i någon mån nu taga ståndpunkt därtill fäster kollegium i detta sammanhang uppmärksamheten på de uppslag till skärpande av betydelsen av sjöfartsbokens innehållande, som

av »1917 års sjömanshuskommitterade» framlagts i deras den 18 november 1919 avgivna betänkande och förslag angående sjömanshusens omorganisation. Kollegium anser sig beträffande det förevarande spörsmålet böra i övrigt hänvisa till de olika inkomna yttrandena.

Kollegium vill alltså bestämt motsätta sig ett upphävande av gällande sjölags nu ifrågavarande bestämmelse.

11 §.

Kommittén torde lämpligen böra alternativt taga i övervägande, vilket innehåll bör givas åt denna paragraf för den händelse att någon bemanningslag tills vidare icke skulle komma till stånd.

13 §.

I motboken torde, såsom från flera håll framhållits, anteckning böra ske jämväl rörande skedd uppsägning och tiden härför samt vidare angående anställnings faktiska början och faktiska upphörande. Häremot svarande tillägg böra alltså i förevarande paragraf tillkomma.

Kommittén synes böra taga under övervägande, huruvida icke, såsom kollegium är böjt för att antaga, formulär för motbok borde fastställas.

För effektivitetens skull böra stadgandena om anteckning i motbok och eventuellt besättningsbok om frångången hyra suppleras med uttryckligt åliggande enligt mönstringsförrordningen för mönstringsförrättare att vid varje avmönstring ägna särskild uppmärksamhet åt att frångången hyra behörigen redovisas. Effektiv kontroll härå saknas för närvarande.

14. och 17 §§.

Det av Sveriges redareförening m. fl. framförda kravet på fastställande av viss minimitid för sjömans kvarstannande i hamn efter anställnings upphörande synes kollegium icke kunna fränkännas fog. Erforderligt stadgande i ämnet torde böra inflyta i 17 §, varvid första punkten av nämnda paragraf bör utgå. Kollegium anser härvid 2 helgfria dagar vara en lämpligt avvägd minimitid, därvid med helgfri dag avses sådan dag, som icke sammanfaller med söndag eller här i riket bruklig helgdag.

Uttrycket »skälig gottgörelse» i andra punkten av 17 § torde, till överensstämmelse med norska förslaget och i enlighet med vad kollegium här ovan föreslagit beträffande motsvarande uttryck i 6 §, böra ersättas med »hyra och underhåll».

Då det vid sjöförklaringens upptagande är av synnerlig betydelse att kunna höra samtliga de vittnen, som hava något av vikt att upplysa, synes det med hänsyn till sjöförklaringens allmänna betydelse befogat att påyrka sådan avfattning av andra punkten, att sjöman, som enligt stadgandet är skyldig kvarstanna å orten, icke heller under sådana förhållanden äger påfordra avmönstring.

18 §.

Uttrycklig vägran att åtlyda förmans befallning synes kollegium vara en förseelse av den allvarliga art, att den bör starkt ifrågasättas till upptagande bland skälen till ett hyresavtals hävande.

Skulle detta förslag icke vinna beaktande, bör dock under alla förhållanden »vägran» såsom särskilt svarartad förseelse särskilt nämnas i 65 §.

Fall har förekommit, då sjöman, efter att nattetid hava tagit ombord lösaktig kvinna och erhållit befälhavares tillsägelse att, sedan kvinnan förts i land, icke upprepa sitt förfaringsätt, det oaktat samma natt överträtt sådant befälhavarens förbud. Varken enligt gällande sjölag eller kommitténs förslag har befälhavaren möjlighet att omedelbart avskeda en sjöman, som på angivet svarartat sätt brutit mot ordning och skick ombord å ett fartyg. Frånvaro av stadgande, enligt vilket avsked åtminstone i särskilt svåra fall av antydd beskaffenhet kan tillgripas, synes kollegium kunna leda till under vissa omständigheter synnerligen otillfredsställande konsekvenser. Kommittén torde vid sitt förnyade övervägande av förevarande spörsmål böra ägna uppmärksamhet åt huruvida icke möjlighet förefinnes att genom bestämmelse i detta sammanhang bidra till rådande av bot för de missförhållanden, som i anförda avseenden torde i stor utsträckning förekomma.

19 §.

Beträffande ordet »allenast» i slutet av förevarande paragrafs andra stycke torde gälla detsamma, som ovan anförts rörande motsvarande ord i 4 §.

För det i tredje stycket avsedda fall, att åt entledigad sjöman, som skall på redarens bekostnad sändas till sin hemort, kan beredas tjänst å fartyg, torde böra på lämpligt sätt förekommas, att dubbelhyra utgår. Exempelvis kunde den sjömannen jämlikt andra stycket tillkommande hyran för en månad deponeras hos konsul, som hade att helt eller delvis redovisa den till vederbörande rederi för den händelse sjömannen komme att mottaga anställning å annat fartyg mot hyra som helt eller delvis uppginge till den sjömannen förut tillkommande hyran.

I detta sammanhang torde kommittén böra taga under övervägande, huruvida icke åtgärder böra vidtagas att genom författningsbestämmelse bättre än nu tillförsäkra hemsända sjömän, särskilt de sjuka, rätt att under resan tillgodojuta åtminstone viss bekvämlighet. Nädiga förordningen den 12 april 1907 angående gottgörelse för svenskt sjöfolks hemförande från utrikes ort torde nämligen icke kunna anses betrygga uppfyllandet av skäligen anspråk i sådant hänseende, i det densamma (§ 1) inskränker fordringarna härå till allenast »med hänsyn till årstid och klimatförhållanden tillräckligt skyddade egna sovplatser».

20 §.

I överensstämmelse med vad kollegium ovan föreslagit beträffande ingressen till 3 § torde jämväl förevarande paragrafs ingress böra erhålla följande omformulering: »Avskedas sjöman, utan att sådant skäl, som i 18 eller 19 § sägs, därtill föranlett, äge han rätt till — — — etc. — — — lider.»

I huvudsak enahanda anmärkning som i fråga om otydlighet ovan framställes mot den legala skadestandsregeln i 3 §, torde träffa motsvarande regel i förevarande paragraf. Sålunda synes det kollegium icke antagligt, att, med regelns nuvarande formulering, i det av kommittén i motiven angivna exemplet parterna under alla förhållanden skola finna det av kommittén antydda sättet för skadestandsfrågans reglerande självfallet. Om det nämligen exempelvis gäller en sjöman, som förhyrts utom riket, och fartyget inom sju dagar efter sjömannens avskedande avgår till viss utrikes ort, dit sjömannen beräknat få medfölja, torde

icke få anses uteslutet, att sjömannen gör anspråk på ersättning för kostnaden för resa till den utrikes orten — d. v. s. den ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra, förutsatt att i stället för avsked uppsägning ägt rum — samt hyra och underhåll under resan. Såsom ytterligare exempel må nämnas det tänkta fallet, att en sjöman, som har sin hemort i Göteborgstrakten, avskedas i Stockholm från sin tjänst å ett fartyg, som samma dag eller i allt fall tidigare än sju dagar efter avskedet avgår till utlandet via Göteborg, där lasten kompletteras och där fartyget kan antagas befinna sig på sjunde dagen efter sjömannens avskedande. Jämväl i ett dylikt fall torde sjömannen komma att framställa anspråk på ersättning för kostnaden för resa Stockholm—Göteborg, samt hyra och underhåll under resan.

Av det anförda synes collegium framgå, att förevarande stadgande är i behov av ett förtydligande. Det torde förtjäna här anmärkas, att nu gällande sjölag, 86 §, undvikit en så svävande reglering av ersättningsfrågan som förslaget, i det nämligen ersättningen enligt berörda 86 § med viss begränsning fixerats till att avse resa antingen till avmönstringsorten, om sådan avtalats, eller eljest till förhyrningsorten.

22 §.

Sveriges redareförening framhåller såsom av vikt, att i paragrafen uttryckligen utsäges, att befälhavaren äger en viss prövningsrätt vid avgörande av huruvida den person, som sjöman sätter i sitt ställe, är »duglig», och föreslår, att i paragrafen inrymmes villkoret »som kan av befälhavaren godkännas» eller något liknande.

Att befälhavaren har en viss, för övrigt ganska avsevärd prövningsrätt i förevarande avseende synes collegium ligga i sakens natur, varför något uttryckligt stadgande icke torde vara behöfligt. Dylikt stadgande torde icke heller vara lämpligt, enär däri kunde anses ligga en starkare grad av prövningsrätt än som skäligen bör åt befälhavaren i detta fall anföras. Det torde böra i detta sammanhang uppmärksammas, att i händelse av tvist avgörandet jämlikt § 42 st. 2 sjömanshusförordningen tillkommer mönstringsförrättaren.

Det i paragrafen använda uttrycket »synnerlig skada» synes collegium alltför otydligt och bör sålunda med hänsyn till vikten av att i största möjliga utsträckning förekomma tvistigheter förtydligas.

Såsom ett intresse av viss betydelse torde kunna anses, att sjöfolkets teoretiska utbildning så långt möjligt underlättas. Med utgångspunkt härifrån synes kunna ifrågasättas, att vunnit inträde i navigationsskola borde berättiga sjöman att, om duglig person av honom sättes i stället, erhålla entledigande. Vunnit inträde i navigationsskola torde alltså utgöra ett väl så vägande skäl för rätt att erhålla entledigande som de i paragrafens ingress särskilt uppräknade.

Med hänsyn till den åt paragrafen givna räckvidden torde ordet »karl» böra utbytas mot »person» eller annat mera lämpligt ord.

Lydelsen av andra stycket bör under alla förhållanden överensstämma med lydelsen av 5 § och således ordet »allenast», om motsvarande ord bibehålles i sistnämnda paragraf, insättas efter ordet »hyra».

23 §.

Uttrycket »utbryter i hamn» etc. bör givas en lämpligare avfattning: sålunda exempelvis hellre: »Befinnes i hamn — — — råda», eller: »Råder i hamn» etc.

Beträffande sista stycket av paragrafen gäller detsamma som nyss anförts i fråga om lydelsen av andra stycket av 22 §.

24 §.

Kollegium finner sig icke kunna tillstyrka, att ordet »väsentligt» i första stycket fastslås till gällande lag. Enligt kollegii åsikt skulle uttrycket, tvärtemot vad kommittén antagit, i det praktiska livet sannolikt föranleda betydande olägenheter. Någon annan utväg än den sålunda anlitade torde böra utfinnas till vinande av gynnsammare resultat än som ernås genom den fasta regel, som gällande sjölag giver. Kommitténs framhållande av att sjölagen i nu ifrågavarande avseende icke alltid medför tillfredsställande resultat torde icke kunna fränkännas fog.

Beträffande andra stycket av förevarande paragraf synes collegium kunna framställas viss anmärkning. I likhet med i 20 § utsäges i förevarande stadgande, att sjöman skall hava full ersättning för den skada han lider. Det väcker då vid paragrafens genomläsande en viss uppmärksamhet, att den följande legala regeln för skadeståndets beräkning, ehuru skadan väl *objektivt sett* är lika stor i fallet enligt 24 § som i fallet enligt 20 §, utmäter skadan till mindre belopp enligt 24 § än enligt 20 §. Motiven förklara visserligen anledningen, men synes collegium dock stadgandet i sin nuvarande form sett i sitt sammanhang ej fullt logiskt. Collegium ifrågasätter, huruvida icke nu antydda oegentligheter skulle kunna genom någon jämkning av paragrafens ordalydelse undanröjas. Någon erinring mot storleken av skadeståndet enligt den föreslagna legala regeln i och för sig har collegium icke att framföra.

I fråga om bestämningen: »ort, där anställningen enligt avtalet bort upphöra», synes collegium enahanda anmärkning kunna framställas, som ovan framförts i frågan om motsvarande uttryck i 3 och 20 §§.

28 §.

Kollegium har icke kunnat finna vad kommittén sid. 45 och 46 i motiven till sitt förslag anført till stöd för att redaren borde ensam drabbas av sådana händelser som krig, blockad, embargo, ut- eller införselbjud, ishinder eller skada, som gör fartyget odugligt för resan, eller längre tids uppehåll av nämnd anledning i avgångshamn utgöra tillräckliga skäl för ändring i gällande lags ståndpunkt i frågan. Dock synes collegium med hänsyn till nutida förhållanden tvekan kunna råda, huruvida ej redaren bör drabbas av följderna av ishinder. Collegium kan alltså icke, möjligen med undantag för ishinder, tillstyrka den av kommittén på förevarande punkt föreslagna ändringen av sedan gammalt gällande regler.

Beträffande »skälig gottgörelses» utbytande mot »hyra och underhåll», det föreslagna stadgandet angående ersättning för förlorade tillhörigheter samt förevarande förslag i vad det avser att borttaga förpliktelsen för det allmänna att bestrida vissa av nu ifrågavarande stadgande föranledda kostnader får collegium i huvudsak hänvisa till vad collegium ovan anført rörande motsvarande spörsmål under 6 §. Samtliga nu nämnda spörsmål hava givetvis sin ojämförligt största praktiska betydelse i fråga om manskapet.

I andra punkten av förevarande paragrafs andra stycke meddelas föreskrift av enahanda innehåll som i 19 § st. 3 och 4. Collegium anser sig böra beträff-

fande denna bestämmelse i vad den hänvisar till 19 § 3 st. åberopa de synpunkter, som av kollegium framförts vid behandlingen av sistnämnda stadgande. Därtill har kollegium så mycket större anledning, som det norska förslaget upptager uttrycklig bestämmelse i det av kollegium angivna syfte (se norska förslagets 28 § st. 3 sista punkten.)

29 §.

Förslagets stadgande angående hyrans utgående för det fall att fartyg för olyckats utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, har mötts av gensagor från Sveriges redareförening och Sveriges segelfartygsförening. Vad av nämnda föreningar anförts synes kollegium beaktansvärt. Sålunda anser kollegium, att åt stadgandet bör genom jämkning i ordalydelsen eller eljest givas sådant innehåll, att begränsning i förpliktelsen att utgiva hyra möjliggöres i sådana fall, då genom vrakspillror eller andra omständigheter vissa slutsatser kunna dragas rörande tidpunkten och platsen för olyckan.

32 §.

Kollegium har icke funnit tillräckliga skäl vara anförda till stöd för att betrakta könssjukdom i smittosamt stadium enligt förevarande stadgande annorlunda än enligt stadgandet i förslagets 19 § eller enligt nu gällande sjölag 90 § 2 st. såsom sistnämnda föreskrift lyder enligt lag den 1 juni 1917. Dessa stadganden böra alltså enligt kollegii åsikt bringas till överensstämmelse med varandra.

34 §.

I förevarande paragraf bör tillkomma föreskrift om skyldighet för befälhavare att vid sjömans död underrätta det sjömanshus, i vars register sjömannen senast varit inskriven. Då dylik underrättelse inkommit, bör det givetvis åligga sjömanshuset att underrätta den dödes närmaste anhöriga, för såvitt dessa äro för sjömanshuset kända.

35 §.

Vad som föreslagits i paragrafens andra stycke kan givetvis ofta vara synnerligen behjärtansvärt. Kollegium finner emellertid icke tillräckliga skäl föreligga för att genom föreskrift i lag för sjöfartsnäringen tillskapa en förpliktelse, som torde sakna motstycke inom något annat verksamhetsområde och icke heller torde kunna anses vara i egentlig mening betingad av några ur sjöfartsnäringens speciella karaktär härledda skäl.

36 §.

För undvikande av tvistigheter, som för närvarande ofta lära förekomma, torde uttryckliga föreskrifter böra meddelas, huru vid hyras beräkning det olika dagantalet i olika månader skall inverka samt huruvida eller i vilken utsträckning hyra skall utgå för dag, varunder avmönstring sker, eller över huvud taget hur länge hyran bör anses skola löpa. I fråga om nu angivna förhållanden får kollegium hänvisa till vad som framkommit i de olika, i ärendet avgivna yttrandena.

37 §.

I lagen bör tillkomma stadgande om att den vid avräkningen tillämpade kursen bör antecknas i motbok. Vidare torde böra uttryckligt angivas vad som avses med »gällande kurs», nämligen huruvida härmed avses vederbörande lands officiella kurs eller den enskilde emellan tillämpade kursen, vilka kurser, enligt vad erfarenheten utvisar, kunna betydligt skilja sig från varandra. Enligt vad kollegium har sig bekant, har helt nyligen förekommit tvistigheter på denna punkt, och böra alltså de bestämmelser, som i ämnet utfärdas, i sådant hänseende vara tydliga och klara.

38 §.

Till undvikande av att rederi utbetalar dragsedelsbelopp en eller flera gånger sedan sjömannen lämnat sin tjänst, torde böra fastställas en viss kortare tidrymd, exempelvis en vecka, inom vilken rederiet icke är skyldigt utbetala dragsedelsbeloppet. Visserligen kan befälhavaren telegrafiskt meddela rederiet om sjömans avgång, men åtminstone under vissa tider torde detta förfaringssätt icke vara tillräckligt betryggande.

Det bör enligt kollegii åsikt tagas under överbäggande, huruvida icke sjöman kan beredas tillfälle att även efter påmönstring under iakttagande av betryggande kontrollföreskrifter göra förbehåll, som här avses.

Vidare torde icke med fog kunna framställas invändning mot Sveriges redareförenings krav på att sjömans rätt att på nu angivet sätt förfoga över sin hyra begränsas till $\frac{2}{3}$ av hyran.

Slutligen torde sjömannens enligt förslaget garanterade frihet att angiva den person, till vilken dragsedelsbelopp skall utbetalas, böra inskränkas till att avse allenast sjömannens anhöriga. Egenskapen av anhörig torde böra på lämpligt sätt styrkas. För undvikande av tvekan rörande omfattningen av begreppet anhörig kan jämväl ifrågasättas att genom uppräknings begränsa detta begrepp, därvid detsamma givetvis icke bör göras alltför snävt. Den nu angivna begränsningen har kollegium funnit motiverad av intresset att förekomma, att den föreslagna anordningen missbrukas.

39 §.

Kollegium föreslår, att sista punkten helt utgår och stadgandet därigenom bringas i större överensstämmelse med gällande lag, som torde vara mera än förslaget ägnad att tillgodose sjömannens eget verkliga bästa, särskilt, som av Sveriges fartygsbefäls förening framhålls, i utländska hamnar. Stadgandet torde dessutom i sin av kollegium föreslagna form kunna bättre än kommitténs förslag bidra till förekommande av rymningar.

40 §.

Första punkten av andra stycket torde kunna leda till uppenbart oskäligen resultat och bör därför enligt kollegii åsikt ändras till överensstämmelse med innehållet i gällande lag, sjölagens 94 §. Genom den föreslagna bestämmelsen skulle sjömannens intresse av att resan förlänges kunna menligt inverka på tjänstens fullgörande samt härigenom och eljest medföra olägenheter av olika slag. Den omständigheten, att förhyrning på här avsedda villkor för närvarande torde

vara jämförelsevis sällsynt, synes kollegium för övrigt icke, såsom kommittén vill göra gällande, böra få inverka vid fastställande av en bestämmelse, som måste förutsättas skola bli gällande för en längre tid framåt, under vilken tid avtalsformerna kunna avsevärt växla. Nämda omständighet synes kollegium med skäl kunna lika väl åberopas till stöd för att ändring i gällande lag icke göres.

41 §.

Fall torde kunna tänkas, då det ej är skäligt att utdela den eller de avgångnas hela hyra utan endast mindre del därav i proportion till verklig ökning i arbetet. Behovet av särskild reglering för dylika fall synes kollegium böra komma till uttryck i lagen.

Sjömans- och eldareunionerna framställa förslag om att den i paragrafen angivna regeln skall få sin motsvarighet jämväl vid inträffad, av sjukdom förorsakad och tillfällig minskning av besättningen. Tillräcklig anledning härtill synes kollegium emellertid icke föreligga, så mycket mindre för övrigt som ett stadgande i detta syfte sannolikt skulle medföra betänkliga konsekvenser.

Tillräckliga skäl äro enligt kollegii åsikt icke anförda för borttagande av gällande bestämmelse i sjölagens 95 § 2 st. Kollegium håller före, att ett borttagande av detta stadgande med skäl kan befaras medföra farliga påföljder.

42 §.

I stor utsträckning har i de inkomna yttrandena ifrågasatts lämpligheten överbud taget av att bibehålla stadgandet i denna paragraf. Kollegium finner de anförda skälen för ett borttagande av stadgandet visserligen beaktansvärda men kan dock av praktiska skäl och med hänsyn till skäligheten i vissa fall av stadgandets förefintlighet icke förorda att detsamma upphäves.

Kollegium förutsätter emellertid, att det vid tillämpningen av förevarande stadgande skall stå klart, att vid sluträkning jämlikt stadgandet avräkning å förskottet bör ske för extra månadshyra, som utgått jämlikt 19 m. fl. §§. Måhända bör ett förtydligande härutinnan inflyta i lagen.

Det torde slutligen bero på förbiseende eller ock tryckfel, att hänvisningen i förevarande paragraf till 19 § icke, i överensstämmelse med gällande sjölags 99 § 2 st. (»90 § tredje stycket») inskränkts till 19 § 2 st. 1 p.

43 §.

Kollegium återkommer till denna paragraf vid behandlingen här nedan av förslagets 70 §.

44 §.

Andra punkten av paragrafen bör såsom i sak överflödigt och för övrigt i viss mån olämpligt utgå. I norska förslaget återfinnes icke dylik bestämmelse.

45 §.

Sveriges redareförening påyrkar uttryckligt åläggande för styrman att biträda befälhavaren jämväl med andra skrivgöromål än de i paragrafen särskilt nämnda.

Att dylik skyldighet åligger styrmannen i mån som han rimligen kan anses hava därtill tillfälle torde emellertid ligga i sakens natur och jämväl kunna anses överensstämma med paragrafens föreslagna innehåll, enär densamma ju genom ordet »särskilt» uttryckligen angiver de däri uppräknade skyldigheterna utgöra allenast exempel på de viktigaste av styrmannens skyldigheter.

Det torde böra av kommittén tagas under förnyat övervägande, huruvida icke gällande praxis föranleder till att i stadgandet upptaga skyldighet för styрман att, där så ske kan, föra anteckning över godset.

Styrmannens skyldighet att hava uppsikt över manskapet torde böra formuleras sålunda: »utöva den närmaste uppsikten över manskapet».

Paragrafens sista stycke torde såsom i sak överflödigt böra utgå.

47 §.

I paragrafen bör komma till uttryck, att maskinisten är skyldig hava tillsyn över även andra maskinella anordningar ombord än dem, som tillhöra den egentliga maskinen.

Då befälhavaren ju anses vara skyldig tillse, att förandet av maskindagboken sker i överensstämmelse med sjölagens föreskrifter (se motiven sid. 68), torde det vara en skälig fordran, att detta förhållande kommer till tydligt uttryck i lagen, och torde lämplig plats härför vara i förevarande paragraf, detta så mycket hellre som man lär kunna tänka sig, att maskinisten eljest vid begäran nekar uppvisa boken för befälhavaren under åberopande av lagens tydliga föreskrift, att denna föres enbart på hans ansvar. Uttrycket »under befälhavarens tillsyn» anser kollegium alltså böra här tillkomma. De av kommittén framförda farhågorna för vissa menliga konsekvenser av detta uttrycks förefintlighet i lagen synas kollegium vara i praktiken betydelselösa eller åtminstone av jämförelsevis ringa betydelse.

Maskinistens skyldighet och befogenhet att utöva uppsikt över maskinpersonalen torde mera erhålla sin lämpliga avgränsning, om formuleringen härav bleve ungefärligen följande: »att utöva den närmaste uppsikten över maskinpersonalen».

Uttrycket »före resans början» i första stycket torde såsom vilseledande och för övrigt överflödigt böra utgå.

Då slutligen någon kontroll över själva inköpet av maskinförnödenheter icke torde kunna ifrågakomma, synes ordet »inköpes» i slutet av första stycket lämpligen böra utbytas mot »anskaffas» eller »levereras».

48 §.

Andra punkten av paragrafens första stycke torde såsom i sak överflödigt böra utgå.

52 §.

Då missbruk av befogenheten att förvägra sjöman att gå i land är belagt med straff och inskränkning på sätt här föreslagits i befälhavares nämnda rätt icke torde vara lämplig eller överhuvud taget av behovet påkallad, synes kollegium antingen orden »med hänsyn till» etc. till och med »förestående avresa» böra helt utgå eller ock efter ordet »avresa» böra inskjutas orden »eller eljest». För den händelse den senare formuleringen av paragrafens lydelse väljes, torde

ordet »skeppsarbete», med hänsyn till terminologien i exempelvis gällande lag om arbetstiden å svenska fartyg, böra utbytas med ordet »skeppstjänst».

56 §.

Under förarbetena till gällande lag om arbetstid å svenska fartyg förutsattes uttryckligen, att 44 och 96 §§ sjölagen skulle bli fortfarande gällande för de fartyg, varå förstnämnda lag icke ägde tillämpning. Beträffande 44 § återfinnas dess bestämmelser i huvudsak i förevarande förslags 49 och 56 §§. Däremot har kommittén föreslagit upphävande av 96 § i dess helhet. Då emellertid förenämnda arbetstidslag bland annat icke äger tillämpning å segelfartyg med bruttodräktighet ej överstigande 100 ton eller å andra fartyg med nettodräktighet ej överstigande 20 ton — alltså en stor del av bogserfartygsflottan — synes det kollegium icke tillräckligt att nu utan vidare upphäva ifrågavarande i 96 § sjölagen inrymda bestämmelser; och tillräcklig utredning härför synes kollegium icke vara av kommittén förebragt.

60 §.

I överensstämmelse med såväl gällande lag som ock det norska förslaget bör i första punkten av första stycket efter ordet »befälhavaren» insättas följande: »eller vid hans frånvaro eller förfall, den som i hans ställe förer befälet». Även om det skulle kunna göras gällande, att vad tillägget innehåller framgår oberoende av detsamma vid en jämförelse med förslagets 46 §, bör dock i allt fall, med hänsyn till sakens vikt, i tydlighetens intresse det angivna tillägget tillkomma.

61 §.

Kollegium delar icke den av kommittén uttalade tveksamheten beträffande lämpligheten av att begränsa befälhavarens möjlighet att begagna sig av hämtningsförfarandet för sjömans inställande i tjänst till fall, då det erfordras för nödig bemanning av fartyget, utan kollegium anser sig böra bestämt avstyrka förslaget härutinnan. Det torde icke kunna bestridas, att denna av gällande lag anvisade utväg att inställa en sjöman i tjänsten ofta kan gagna även ett sjömannens eget verkliga intresse. Härtill ock kanske främst kommer, att gällande lag härutinnan utan tvivel utgör ett ej oviktigt led i av lagstiftaren sedan gammalt understödda åtgärder till förekommande av rymningar.

62 §.

Enligt gällande lag, sjölagens 106 §, äro förrymd sjömans innestående hyra och ombord kvarlämnade effekter förbrutna till redaren.

Förslaget innebär, att ombord kvarlämnade tillhörigheter kunna av befälhavaren på lämpligt sätt försälgas, varefter försäljningssumman och innestående hyra må användas till gottgörande av kostnad och skada, som sjömannen genom rymningen eller eljest tillskyndat redaren. Eventuell återstod skall redovisas till kommerskollegium, som har att tillhandahålla sjömannen dessa medel, om han anmäler sig inom viss tid. Varom icke skola medlen användas till understödsverksamhet, som avses i 72 §.

Kollegium vill för sin del föreslå sådan ändring av förslaget, att ifråga-

varande tillhörigheter och inestående hyra förklaras vara förbrutna och hyresbeloppet jämte för försäljningen av tillhörigheterna influtna medel, sedan eventuell kostnad och skada för redaren täckts, i övrigt oavkortade tillfalla sjömanshusens understödsverksamhet. Envar sjöman bör hava klart för sig, att rymning är en ur det allmännas synpunkt förkastlig handling, som för rymningen medför kännbara påföljder. Givetvis kunna fall tänkas, där särskilt förmildrande omständigheter eller eljest särskilda, måhända till personen hänförliga skäl tala för ett mildare bedömande av rymningen. Kollegium finner emellertid icke skäligt, att på denna punkt undantagen skola bli för lagstiftningen utslagsgivande, utan bör snarare tagas under överbärande, huruvida icke möjlighet förefinnes, att genom kompletterande bestämmelser skydda dessa undantagsfall. Huvudregeln anser kollegium alltså i förevarande avseende böra stå fast, sådan den i gällande lag föreligger, nämligen att förrymd sjömans inestående hyra och ombord kvarlämnade effekter äro förbrutna.

63 §.

Sista punkten av förevarande paragraf har kollegium icke kunnat finna vara grundad på tillräckliga skäl och torde därför böra utgå. Vad däri innehålles är intet annat än som kan anses ligga i sakens natur. Ett motsatt förfarande från befälhavarens sida skulle så strida mot humanitetens fordringar, att det samma icke rimligen kan förutsättas skola förekomma annat än i rena undantagsfall, och torde fullt betryggande korrektiv däremot ligga i straffhotet i 81 §.

65 §.

Kollegium har icke funnit tillräckliga skäl vara anförda till stöd för kommitténs förslag att inskränka befogenheten att ålägga sjöman disciplinstraff till fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs. I jämförelse härmed synes det norska förslaget, som avser att från berörda befogenhet avskilja i huvudsak endast den rena inrikes farten, vara att föredraga. En motsvarande bestämmelse i svenska sjölagen, i syfte att disciplinrättens utövande ej skulle avse fartyg, som användas i fart mellan svenska hamnar, torde vara att förorda, men bör den då möjligen kompletteras med ytterligare undantag för viss annan fart av mera lokal natur, såsom exempelvis fart mellan orter vid Öresund.

Kollegium finner den föreslagna starka begränsningen för mistning av hyra till högst sju dagars hyra ej tillräckligt motiverad, särskilt i betraktande därav att enligt förslaget 67 § högsta straff förutsättes skola åläggas endast där förseelsen är grov eller den felande tidigare varit ålagd disciplinstraff. Kollegium ifrågasätter, huruvida här icke kunde tänkas någon medelväg mellan gällande lag och förslaget, exempelvis tio dagars hyra såsom maximum. Kollegium finner sig ock böra giva uttryck för sin tvekan rörande lämpligheten av att såsom kommittén föreslagit borttaga nu gällande lags bestämmelse om straffskärpning i vissa fall (sjölagen 102 § tredje stycket).

Enligt kollegii åsikt visa de i gällande sjölags 102 § 1 mom. upptagna förseelserna att övergiva sin post vid rodret eller på utkik eller befinnas å sådan post sovande eller drucken en pliktförgätenhet av den svåra art, att de böra beläggas med straff även för den händelse, att i det speciella fallet någon skada eller direkt fara icke kan sägas hava uppstått. Det torde föreligga fog för att här räkna med, att stadgandet i denna del icke skall tillämpas beträffande verkliga obetydligheter.

Beträffande uttrycklig vägran att hörsamma förmans befallningar hänvisar kollegium till vad kollegium anført vid 18 §.

En konsekvens av vad kollegium här ovan föreslagit beträffande förslaget 39 § torde bliva, att i förevarande paragraf bör tillkomma ett stadgande i huvudsak överensstämmande med det i gällande sjölags 102 § fjärde stycke: »Ej må på grund av sålunda ålagd bestraffning innehållas mer än hälften av det hyresbelopp, som vid skeende avräkning finnes vara av den felande förtjänt under resan.»

I moment 6 har kollegium uppmärksammat en detalj, som icke synes vara tillfredsställande, nämligen uttrycket »eller annat». Det som uttrycket avser att återgiva torde böra, särskilt i tydlighetens intresse, givas någon annan form än den föreslagna.

66 §.

Beträffande den i andra stycket tillförsäkrade rätten för den förhörde att få till förhöret inkallad jämväl annan än person tillhörande besättningen anser kollegium det böra tydligare utsägas, att, såsom ock ordalagen synas antyda, kommittén icke härmed avser annan än som kan hava kännedom om sådana fakta, som på något sätt beröra i det speciella fallet ifrågavarande händelse eller personer.

68 §.

Det torde böra tagas under förnyat övervägande, huruvida ej för det fall, som avses i förevarande paragraf, en anteckning i besättningsboken om efterskänkandet må anses tillfyllest.

69 §.

För enhetlighetens skull torde böra föreskrivas, att frångången hyra i samtliga fall skall i första hand redovisas till mönstringsförrättare. Därest avmönstring icke äger rum, kan dylik redovisning förslagsvis ske till sjömanshuset i fartygets hemort.

70 och 71 §§.

Såväl vid tvist angående avräkning (100 § sjölagen) som vid tvist angående beslut, varigenom befälhavare ålagt sjöman mistning av hyra (104 § sjölagen) tillkommer det mönstringsförrättaren att i första hand meddela beslut i saken. Enligt uttrycklig föreskrift länder sådant beslut enligt 100 § till efterrättelse, tills saken kan komma under prövning vid domstol i riket. Detsamma torde gälla jämväl beträffande beslut enligt 104 §. Beträffande avräkningen ifrågasätter kommittén icke någon ändring, medan den däremot i fråga om tvist rörande ålagt disciplinstraff föreslår en ny myndighet att i stället för mönstringsförrättaren i första hand pröva frågan, nämligen en disciplinnämnd, sammansatt på närmare angivet sätt.

Kollegium har icke kunnat undgå att finna det anmärkningsvärt, att kommittén, samtidigt som den föreslagit disciplinnämnd för behandling av disciplinförseelserna, likväl ansett sig kunna utan vidare fortfarande anförtro åt mönstringsförrättare att slita de i jämförelse med disciplinmålen givetvis vida talrikare ekonomiska tvisterna vid avräkningar i sammanhang med avmönstring.

Bland annat med hänsyn till numera förekommande, rätt så invecklade löneavtal inom sjömansyrket och ej minst tillkomsten av lagen angående arbetstid å svenska fartyg med dess jämförelsevis svårtolkade bestämmelser rörande övertidsersättning m. m. torde avräkningarna under senare tid vara ofta av synnerligen komplicerad natur. Vidare vill kollegium fästa uppmärksamheten på att det jämväl åligger mönstringsförrättare att vid nu ifrågavarande tillfällen avgöra tvister om sjömans rättigheter på grund av sjölagen i det ena eller andra avseendet, såsom rätten att erhålla entledigande, huruvida vid avsked ur tjänsten den avmönstrade skall äga rätt att uppbära hyra allenast till avskedandet (89 § gällande sjölag) eller om den avmönstrade med stöd av 92 § sjölagen skall åtnjuta extra hyra för en månad jämte reseersättning enligt 86 § samma lag. Denna mönstringsförrättarens befogenhet erhåller, synes det, med utgångspunkt från kommitténs förslag ökad betydelse med hänsyn därtill, att åtskilliga av de förhållanden, som enligt förslaget 18 § skulle föranleda rätt för befälhavaren att häva hyresavtalet under förpliktelse att utgiva hyra allenast för tjänstgöringstiden, i väsentlig grad närma sig, ja i vissa fall sammanfalla med de förhållanden, som skola bedömas i sammanhang med prövningen av disciplinstraffs rättmätighet.

Om — med beaktande av förhållandena i svenska hamnar, där sjömanshusombudsmännen med få undantag av någon betydelse tjänstgjort å handelsfartyg — emot varandra vägas å ena sidan frågan om mönstringsförrättares kompetens att, ofta på stående fot och under stor brådska, pröva och avgöra ekonomiska avtalstvister av den mest komplicerade natur, inför vilken även nog så skolade och erfarna jurister kunna stå tveksamma, och å andra sidan frågan om mönstringsförrättarens kompetens att pröva tvister i disciplinmål, där han med sin från föregående verksamhet hämtade erfarenhet dock icke kan fränkännas viss sakkunskap — skulle, enligt kollegii åsikt, kompletterande eller förbättrade anordningar för tvisternas prövning vida mer kunna antagas vara önskvärda beträffande förstnämnda tvister än beträffande de senare.

På grund härav finner kollegium för sin del i första hand påkallat, att kommittén tager under övervägande, huruvida någon lämplig utväg låter sig utfinnas för underlättande av mönstringsförrättarnes bestyr med prövning och avgörande av tvister i sammanhang med avräkningar vid avmönstring.

Vad härefter angår frågan om åstadkommande av förbättrade anordningar beträffande prövningen av disciplinmål finner kollegium det icke vara fullt utrett, huruvida i verkligheten något behov härav föreligger. Det kan visserligen icke förnekas, att särskilt under senare åren förports ett tidvis stegrat missnöje med sjömanshusens verksamhet på denna punkt. Kollegium har emellertid av den nu föreliggande utredningen eller av vad kollegium eljest har sig bekant icke övertygats om att icke å ena sidan detta missnöje kan karaktäriseras såsom en av särskilda, mera tillfälliga omständigheter framkallad misstämning och å andra sidan de missförhållanden, som tilläventyrs må förefinnas, låta sig i annan ordning än den av kommittén föreslagna undanröjas.

Skulle emellertid den ytterligare utredning i ämnet, som må komma att av kommittén förebringas, leda till ett fastställande från kommitténs sida av att särskilda anordningar äro erforderliga i nu ifrågavarande hänseende, vill kollegium beträffande förslaget om disciplinnämnden i korthet framhålla följande.

Förslaget har, såvitt kollegium kunnat finna, icke på ett tillräckligt betryggande sätt sört för att fartygen icke bliva genom tillämpningen av bestämmelserna om disciplinnämnder i hamnarna väsentligt fördröjda.

Särskilt har kollegium fäst sig vid att bestämmelser saknas rörande nämndernas beslutförhet, huru nämndens ordförande skall utses och vilka särskilda befogenheter, som skola tillkomma honom, samt huru förfaras skall, då nämndens ledamöter icke äro tillgängliga m. m. Ej heller har antydning lämnats angående sättet för täckande av de med nämndernas verksamhet förenade kostnaderna. Ätminstone i de större sjöfartsstäderna skulle väl nämndernas verksamhet medföra ej oväsentliga expeditionskostnader, varförutom det icke lär vara att alltid påräkna att kunna förmå personer att utan särskild, ofta måhända avsevärd ersättning åtaga sig uppdraget såsom ledamöter.

Kollegium finner vidare, i anslutning till vad kollegium här ovan anförde rörande behovet över huvud taget, med hänsyn till mönstringsförrättarnes kompetens, av att införa disciplinnämnder, det framstå såsom en nära till hands liggande utväg att utnyttja de möjligheter att avgöra förekommande tvister, som kunde ligga i att mönstringsförrättare tillerkändes befogenhet att i första hand pröva och avgöra hithörande tvister, och att dessa först, om missnöje med mönstringsförrättares beslut anmälades, droges under disciplinnämnds prövning. Därvid och för övrigt jämväl enligt kommitténs förslag borde tillkomma bestämmelser, som verkade till förekommande av att från befäls eller manskaps sida tvister droges under nämndens prövning i sådana fall, då missnöjet vore i ringa eller ingen mån grundat på förefintligheten av sannolika skäl för möjligheten att åstadkomma ändring av föregående beslut. Som jämförelse må härutinnan erinras, att part vid domstol alltid står den risken att prövas pliktig ersätta motparts kostnader, vilken risk givetvis torde i avsevärd grad motverka, att domstolarna i alltför stor utsträckning besväras i oträngt mål.

Vad kollegium här ovan anförde gäller i tillämpliga delar jämväl beträffande disciplinnämnder i utländska hamnar. Vad som härvid emellertid, enligt vad kollegium har anledning förmoda, skall komma att bereda särskilda, ofta måhända rent av oöverbinnerliga svårigheter, torde vara anskaffandet av lämpliga personer, som äro villiga åtaga sig uppdrag såsom ledamöter i nämnderna.

Beträffande härefter särskilt förslaget 70 §, så upptager förslaget bestämmelse om att sjöman, i motsats mot vad som gäller enligt nuvarande bestämmelse i ämnet (104 § sjölagen), även utan att vid avmönstringen anmäla missnöje skall vara berättigad att inom ett år taga stämning å redaren eller befälhavaren till domstol här i riket. Att så avsevärt ändra nu gällande föreskrifter torde icke vara motiverat. Det synes kollegium skäligt, att den klagande bör vara skyldig att, för att bevara sin möjlighet att bringa saken under domstols prövning, åtminstone inom någon viss kortare tid efter avmönstringen, exempelvis inom 30 dagar i Sverige och inom viss längre tid beträffande utrikes orter, anmäla missnöje. Dylik anmälan borde då förslagsvis kunna ske hos mönstringsförrättare, som i sin tur borde vara skyldig att ofördröjligen meddela förhållandet till vederbörande rederi.

Den med gällande lags föreskrift överensstämmande tiden av ett år för tvistens instämmande till domstol synes kollegium med hänsyn till nutida förhållanden kunna väsentligt förkortas.

Vad som nu sagts gäller även missnöje med disciplinnämnds beslut, varom förslaget upptager bestämmelse i 71 § sista stycket.

Av det ovan anförda framgår, att kollegium visserligen ej velat ställa sig helt avvisande mot kommitténs uppslag angående disciplinnämnden, men att kollegium under alla förhållanden icke ansett sig kunna förorda förslaget här-

utinnan i dess nuvarande skick. Kollegium anser det för allt fall böra tagas under övervägande, bland annat, huruvida ej syftet med densamma lika väl eller bättre kan vinnas genom att giva den karaktär av en instans över mönstrings-förrättaren.

Beträffande de olika nya uppslag till lösning av förevarande spörsmål, som framkommit i de inkomna yttrandena, får kollegium hänvisa till nämnda yttranden.

76—80 §§.

Kollegium har åtminstone för närvarande icke anledning till erinringar i huvudsak mot förslaget att införa skyldighet att ombord å vissa handelsfartyg föra besättningsbok.

Kollegium vill dock till en början framhålla, att det syntes kollegium kunna ifrågasättas, huruvida icke en del förenklingar i förandet av boken skulle kunna genomföras.

Beträffande förslaget, att besättningsböcker skola för varje år insändas till kollegium, synes kollegium uppmärksamheten böra fästas på att, innan något slutligt ståndpunktstagande från kollegii sida kan ske, en närmare precisering av förslaget torde böra göras i så mätto, att därav framgår tydligare än nu vilken befattning kollegium avses skola taga med desamma. Vad som jämväl härvid får betydelse är bedömandet av i vilken utsträckning det arbete, som ankommer på kollegium, kan kräva särskild arbetskraft.

Omfattningen av skyldigheten att föra besättningsbok synes kollegium böra, därest denna skyldighet lagfästes, bringas till överensstämmelse med den av kollegium föreslagna omfattningen av befälhavarens befogenhet att ålägga disciplinstraff. Dock torde innanför linjen Skagen—Lindesnäs i fart, som ej omfattar Kiel-kanalen,, förandet av andra anteckningar i nämnda bok än angående disciplinmål ej böra göras obligatoriskt.

Då uppräkningsen i 77 § av vad som skall vara föremål för anteckning i besättningsboken, såsom av motiven framgår, icke är avsedd att vara uttömmande, bör detta förhållande komma till tydligare uttryck i paragrafen än som skett.

I förslagets 78 § föreskrives, bland annat, att »besättningsboken föres av befälhavaren eller under hans tillsyn och ansvar av styrman». I förslagets 45 § andra stycke föreskrives, att, om styrmannen förer skeppsdagboken eller besättningsboken, denne är ansvarig för dess riktighet. Sistnämnda stadgande synes kollegium, i vad det avser besättningsboken, lämpligen böra överföras till 78 §, däruti alltså bör angivas, att, därest styrmannen förer besättningsboken, jämväl styrmannen är ansvarig för dess riktighet.

81 §.

Det torde kunna ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till de ändringar av lydelsen av gällande sjölags 289 §, som innefattas i förevarande paragraf, tveksamhet kan komma att uppstå vid avgörandet av när »missbruk» enligt stadgandet skall anses föreligga.

88 §.

Kollegium anser icke tillrädligt att ur straffskalan borttaga straffarbete för de fall, då rymning sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara.

Vidare har kollegium icke övertygats om lämpligheten av att ur lagstiftningen utesluta stadgandet i gällande sjölags 300 §. Att de konstitutiva momenten för rymning äro klarlagda är angeläget jämväl med hänsyn till att rymningen, förutom straffpåföljder, även har för den förrymde viktiga civila påföljder, såsom förlust av rätt att erhålla pension från handelsflottans pensionsanstalt, svårighet att erhålla understöd från sjömanshus m. m.

90 §.

Ändringen enligt förevarande paragrafs första punkt av nu gällande straffskala torde böra medföra tillägg innefattande förbehåll för fall, där gärningen är med svårare straff särskilt belagd.

92 §.

Sveriges redareförening hemställer, med hänsyn till den svårighet, som i de flesta fall förefunnes, att kunna påvisa uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att skada göra, att nu gällande formulering bibehålles, enligt vilken böter kunna ådömas, om de uppgifter, som föranlett synen, sakna rimlig grund, även om icke dylikt uppsåt kan visas. Kollegium finner föreningens hemställan i ämnet befogad, särskilt som vid synnerligen förmildrande omständigheter tillfälle gives att ådöma minsta möjliga bötesstraff.

94 §.

Kollegium vill giva uttryck för sin tvekan, huruvida tillräckliga skäl föreligga för att gällande sjölags 303 och 307 §§, den förstnämnda åtminstone för såvitt angår fall, där synnerligen försvårande omständigheter föreligga, skola uppgå i förevarande paragraf.

101 §.

Det torde kunna ifrågasättas, huruvida polisdомstol och poliskammare, särskilt med hänsyn till omfattningen av 94 §, kunna förutsättas sitta inne med tillräcklig sakkunskap för de uppgifter, varom här är fråga.

Det framgår icke, huruvida kommittén tagit under övervägande, om förevarande paragrafs forumstadganden överhuvud taget äro de med hänsyn till nutida förhållanden bekvämligaste och lämpligaste. Ifrågasättas kan för övrigt, huruvida icke med företagandet av eventuellt erforderliga ändringar i nämnda stadganden bör anstå, tills frågan om särskilda sjörätter, vilken fråga torde vara föremål för kommitténs bedömande, blivit slutgiltigt löst.

310 § gällande sjölag.

Kommittén har icke motiverat sitt ändringsförslag. Kollegium har icke övertygats om lämpligheten av den här föreslagna ändringen.

I ärendets handläggning inom kollegium hava deltagit, förutom undertecknade, kollegii sjötekniska biträde, sjökaptenen Magnus Frankman och byråinspektören å kollegii fartygsinspektionsbyrå, sjökaptenen Birger Rundblom.

Underdånigst:

PER G. FRIBERG.

C. E. LANDBERG.

Fritz von Schwerin.

*Bilaga C.***Socialstyrelsens utlåtande över sjölagskommitténs förberedande förslag
till sjömanslag m. m.**

Stockholm den 12 oktober 1920.

Till Konungen.

Med anledning av remiss den 14 juni 1920 får socialstyrelsen härmed avgiva utlåtande över sjölagskommitténs den 4 sistlidne juni avgivna förslag till sjömanslag och till lag om ändring i vissa delar av sjölagen. Styrelsen har härvid, då kommerskollegium handhaft förslagens utremitterande till samtliga intresserade korporationer och sammanslutningar, ansett sig sakna anledning beakta annat än vad som framkommit vid förslagets granskning inom styrelsen, och har denna granskning varit begränsad på sådant sätt, att vid densamma väsentligen anlagts de synpunkter, som styrelsen särskilt har att uppmärksamma, eller de sociala.

Förevarande förslag till sjömanslag har åstadkommits väsentligen genom ett urskiljande och sammanförande av de bestämmelser i sjölagen, som ha till ändamål att reglera sjömännens tjänsteförhållande. Samtidigt härmed ha dessa bestämmelser i avsevärd mån modifierats till förmån för sjömännen.

Enligt styrelsens mening måste sjölagskommitténs nu berörda åtgöranden från social synpunkt betecknas såsom ett betydande framsteg. Genom tillskapandet av en särskild lag rörande sjömännens tjänsteförhållande kommer nämligen dettas rättsliga utformning att framträda på ett tydligare och överskådligare sätt. Vidare torde en sådan åtgärd vara ägnad att i avsevärd mån underlätta det fortsatta arbetet på ifrågavarande lagstiftnings utveckling.

Vad angår de av kommittén föreslagna lindringarna, torde de i regel få anses befogade med hänsyn till bland annat sjömännens icke oskäligen krav på större likställighet med arbetstagarna i land.

Styrelsen är icke okunnig om, att det på sina håll bland sjömännen i förevarande avseende göres gällande anspråk, som gå betydligt utöver vad kommittén föreslagit. Enligt styrelsens förmenande kännetecknas emellertid tjänsteförhållandet ombord i flera hänseenden av säregna omständigheter, vilka giva anledning till tvekan, huruvida det över huvud taget kan anses lämpligt att gå längre i medgivanden än kommittén föreslagit.

Ehuru styrelsen sålunda finner sig ha skäl att med tillfredsställelse hälsa föreliggande lagförslag, har styrelsen icke kunnat underlåta att mot detsamma framställa vissa erinringar. Styrelsen skall först anföra några sådana av mer allmängiltig innebörd.

Enligt styrelsens mening har kommittén icke tillbörligen beaktat den numera mycket betydande befälspersonalens, det vill säga med undantag av fartygschefen, särställning och inre differentiering.

Förr i tiden och synnerligast innan ångfartygen blivit dominerande inom sjöfarten, voro här ifrågavarande befattningshavare relativt fåtaliga och kunde,

vad däcksbefälet angår, i regel räkna på att en gång vinna befordran till befälhavare. Med ångfartygsflottans uppkomst framträdde en ny grupp av befäls personer, maskinisterna eller maskinbefälet, som med nämnda flottas starka utveckling småningom vuxit ut till en mycket talrik kår — sannolikt räknande omkring 3,300 medlemmar. Medlemmarna av densamma ha tydligen icke några utsikter att genom befordran uppnå någon annan ställning utan måste, om de eftersträva förbättrade villkor, söka ernå dem inom kåren. Även styrmanskåren torde med de tendenser till ökning av fartygens dräktighet och därmed följande ökning av styrmännens antal i förhållande till befälhavarna ha i viss mån undergått en motsvarande utveckling. Dess medlemsantal lär uppgå till ungefär 2,500.

Ett annat förhållande, som i förevarande sammanhang icke torde böra förbigås, är den starka koncentration inom rederibranschen, som ägt rum under den senare tiden. I samband därmed ha inom de stora rederibolagen uppkommit funktionärskårer med talrika medlemmar, vilkas arbetsavtal i främsta rummet avse tjänst hos bolaget och vilka förflyttas från det ena av bolagets fartyg till det andra.

Kommittén synes icke ha tagit mycket hänsyn till här berörda förhållanden utan har i fråga om den allmänna regleringen av arbetsavtalet med mera jämställt däcksbefälet och maskinbefälet med manskapet. Å ena sidan står sålunda i nu berörda avseende befälhavaren och på den andra hela den övriga fartygspersonalen. Denna anordning svarar uppenbarligen ej väl mot de verkliga förhållandena och lär ej kunna undgå att väcka misstämning bland ifrågavarande funktionärer.

Från social synpunkt vill det synas, som om det skulle vara mer välbetänt att söka i lagstiftningen framhåva ifrågavarande befälskategorier såsom ett mellanled mellan befälhavare och manskap. Anmärkas må för övrigt, att denna deras ställning i flera stora sjöfartsidkande länder kommit till uttryck i beteckningen »officerare» för såväl styrmän som maskinister — en beteckning som lär vunnit användning också på vissa håll inom den svenska handelsflottan.

Jämväl beträffande förhållandet mellan befälhavaren och de honom underordnade befälskategorierna samt mellan dessa inbördes synes i vissa avseenden en närmare reglering vara önskvärd.

Slutligen må i detta sammanhang ifrågasättas, huruvida det ej skulle vara lämpligt att genom någon bestämmelse i lagen i någon mån betona även den särställning, som tillkommer det lägre befälet, vartill exempelvis är att räkna båtsman, konstapel och stuert.

Såsom en annan erinran av mer allmängiltig natur skulle styrelsen vilja framhålla kommitténs underlåtenhet att söka få till stånd en enhetlig, rationell terminologi för sjöfartslagstiftningen. Denna gren av lagstiftningen lider nämligen som bekant betydande brist i nämnda avseende, och synes det vid den pågående revisionen av de grundläggande författningarna på förevarande område vara ett lämpligt tillfälle att få berörda brist avhjälpt.

Slutligen anser sig styrelsen i detta sammanhang böra påpeka, att det med hänsyn till den under utredning varande frågan om sjömanshusens omorganisation, som måhända kan leda till avsevärda förändringar av nämnda institutioner, måhända är mindre lämpligt att, såsom på flera ställen i lagförslaget skett, direkt hänföra sig till sjömanshusen i deras nuvarande organisation.

Styrelsen återkommer i vissa fall till här berörda synpunkter vid sin granskning av lagförslagets särskilda bestämmelser.

I fråga om de särskilda bestämmelserna i lagförslaget har styrelsen ansett sig böra framställa följande erinringar.

6 §.

Enligt styrelsens mening torde det vara mindre lämpligt, att, såsom i denna paragraf föreslagits, tjänsteavtalet automatiskt skall upphöra att gälla omedelbart vid fartygets förolyckande. Vid ett sådant utomordentligt tillfälle torde det tvärtom i många fall vara särskilt angeläget, att befälhavaren bibehålles vid sin rätt och plikt att såsom chef taga vård om besättning, fartyg och last.

Bestämmelsen, att det åligger befälhavaren kvarstanna å olycksstället, är givetvis ej avsedd att tillämpas i de fall, då fartyg förolyckas å öppna havet, och bör med hänsyn därtill givas en mindre generell avfattning.

Med avseende å andra stycket må anmärkas, att de däri föreslagna bestämmelserna skulle leda till det egendomliga förhållandet, att vid sjöolycka hyra skulle utgå dels till tidpunkten för olyckans inträffande och dels under tiden för hemresan, medan under mellantiden ersättningen skulle beräknas efter andra grunder. Har härmed avsetts att bereda befälhavaren möjlighet till ökad gottgörelse, torde detta böra angivas. Har åter sådan avsikt icke förelegat, synes det kunna ifrågasättas, om ej jämväl under mellantiden hyra jämte ersättning för underhållskostnad lämpligen kunde tillerkännas befälhavaren.

Anmärkas bör måhända, att i förevarande fall ej — såsom vanligen eljest i lagförslaget — finnes föreskrivet något särskilt sätt för slitande av tvister rörande ersättningsfrågor.

9 §.

Beträffande denna paragraf anser sig styrelsen böra framhålla, att det i många fall torde möta svårighet att avgöra, om en person är anställd i redarens tjänst eller icke. Så torde till exempel vara fallet i fråga om köksbiträden, medlemmar av musikkapell med flera, vilka, ehuru icke anställda av eller för redaren, likväl måste med hänsyn till sina arbetsuppgifter anses tjäna redaren.

Beträffande innebörden av det här angivna begreppet »besättning» får styrelsen hänvisa till vad förut anförts om önskvärdheten att bereda däck- och maskinbefälet en starkare markerad särställning.

Vidare anser sig styrelsen i anslutning till vad styrelsen tidigare framhållit om behovet av en enhetlig och rationell terminologi, icke kunna underlåta påpeka det egendomliga i, att, sedan kommittén i förevarande lagrum definierat »besättning» — för övrigt den enda definitionen i lagförslaget — kommittén endast föga använder nämnda beteckning, utan i regel låter lagens stadgande röra sig med begreppet »sjöman», och detta utan att på något sätt definiera sistberörda begrepp eller anknyta det till begreppet »besättning».

10 §.

Första punkten avviker i någon mån från första punkten av sjölagens 25 §, i det att de sakkunniga inskjutit orden »å redarens vägnar». Denna omformu-

lering skulle möjligen giva anledning till den tolkning, att redaren skulle anses berättigad att på egen hand anställa och avskeda besättningen, vilket knappast torde vara med rätt och billighet förenligt, då det jämlikt 292 § sjölagen i främsta rummet är befälhavaren, som drabbas av ansvar för bristande bemanning av fartyget.

Vad angår bestämmelsen i paragrafens andra punkt, att befälhavaren icke må anställa någon för tid, under vilken denne är förbunden att tjäna å annat fartyg, må anmärkas, att, om påbudet för sjöman att vid förhyrning lämna sin sjöfartsbok i befälhavarens förvar, såsom föreslagits, borttages, det icke torde bliva möjligt för befälhavaren att veta, huruvida sjömannen är förhyrd å annat fartyg. Med hänsyn härtill får styrelsen föreslå antingen att berörda påbud i 70 § tredje stycket sjölagen måtte få kvarstå eller ock att skyldighet stadgas för befälhavaren att vid påmönstring göra anteckning därom i sjöfartsboken.

11 §.

Vid sjömanskonferensen i Genua den 15 juni—10 juli 1920 antogs bland annat förslag till en internationell konvention om fastställande av minimiålder för minderåriga, som användas till arbete å fartyg. Förslagets § 2 innehöll ett stadgande, att minderårig under fjorton år icke må användas till arbete å fartyg av vad slag det vara må, dock med undantag av fartyg, varå uteslutande medlemmar av en och samma familj äro sysselsatta.

Från den svenska arbetarskyddslagstiftningens tillämpning är konsekvent undantaget arbete, som utföres av medlem av arbetsgivarens familj — se lagen om arbetarskydd den 29 juni 1912, 1 § andra stycket b), lagen om arbetstidens begränsning den 17 oktober 1919, 1 § andra stycket b), lagen om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete den 17 oktober 1919, 1 § första stycket, andra punkten, samt lagen om arbetstiden å svenska fartyg, 1 § 2 mom.

Med hänsyn härtill och då det här i landet ej så sällan (såsom å fiskebåtar och pramar) lär förekomma, att besättningen består uteslutande av medlemmar av en och samma familj, vill styrelsen ifrågasätta, huruvida icke från här stadgade förbud något undantag borde göras med hänsyn till familjemedlemmar. Vid övervägande om man därvidlag bör välja konventionsförslagets formulering eller den avfattning, som kommit till användning i den svenska arbetarskyddslagstiftningen, har det med hänsyn till de internationella förpliktelserna på det socialpolitiska området syntts styrelsen riktigast att förorda den förra formuleringen.

Beträffande avfattningen av förevarande paragraf må anmärkas, att de i förslaget tillfogade orden »anställas eller» lämpligen torde kunna uteslutas, då anställandet i och för sig av minderåriga under fjorton år ej från skyddssynpunkt synes behöva möta betänkligheter.

12 §.

Bestämmelserna om sjömans på- och avmönstring, vilka ju äro avsedda att fastställa formerna för tjänsteavtalets ingående och upphörande i vissa fall, måste anses av så stor betydelse för tjänsteförhållandets reglering, att de, åtminstone i vad de avse mönstringsskyldighetens inträdande, synas böra intagas i sjömanslagen.

13 §.

Till förekommande av tvist rörande uppsägning torde lämpligen anteckning om uppsägning böra göras i motboken.

17 §.

Då uttrycket »annat mindre arbete, som är oundgängligen nödvändigt» är synnerligen svävande och torde kunna föranleda tvistigheter, vill det synas, som sjömannens här åsyftade skyldighet lämpligare skulle kunna komma till uttryck genom ett direkt stadgande om en viss bestämd tidrymd, under vilken sjömannen skall vara pliktig att kvarstanna för utförande av nödvändigt arbete ombord. En tid av högst två helgfria dygn synes härvid skäligen kunna föreslås. Givetvis skulle befälhavaren äga medgiva sjömannen att avgå från tjänsten redan före utgången av nämnda tid.

18 §.

I förevarande paragraf, liksom i 49 § andra stycket, 50 § första stycket och 65 § 7), talas om »förman». Innebörden av detta begrepp är emellertid icke fullt klar. I flera fall, där uttrycket förekommer, synes det tveksamt, huruvida därmed avses överordnad i allmänhet eller allenast person, som står i direkt förmansförhållande till den, mot vilken lagens bestämmelse riktar sig.

Med godtagande av det senare tolkningsalternativet skulle befälhavaren icke enligt 3) i förevarande paragraf äga häva hyresavtalet, om sjöman bär våldsam hand å någon, som visserligen är överordnad men icke att anse såsom förman.

Då vidare underlåtenhet att lyda förmans befallningar, såväl enligt denna paragraf som jämlikt andra stadganden i lagen, skulle medföra vissa menliga påföljder för sjömannen, torde innebörden av begreppet »förman» icke böra få lämna rum för någon tvekan. Förevarande fråga erbjuder emellertid åtskilliga svårigheter, såsom beträffande styrmannens myndighet i förhållande till maskinpersonalen, maskinistens i förhållande till däckspersonalen, båtsmannens i förhållande till däcksmanskapet i övrigt med mera. Skulle sjöman anses skyldig lyda även befallningar av annan överordnad än förman, torde följdriktigheten kräva, att försummelse härutinnan mer eller mindre likställes med underlåtenhet att fullgöra lydnadsplikt gent emot förman.

19 §.

Orsaken till att befälhavare jämlikt 4 § tillerkänts rätt till hyra för tre månader, medan sjöman under motsvarande omständigheter skulle enligt förevarande paragraf erhålla hyra för blott en månad, torde huvudsakligen vara den, att i regel större svårigheter föreligga för befälhavaren än för sjömannen att ånyo snart skaffa sig lämplig anställning. Uti här ifrågavarande avseende är emellertid det övriga befälet och synnerligast förste styrmannen jämte förste maskinisten att i viss mån jämställas med befälhavaren. Det synes sålunda vara skäligt, att däck- och maskinbefälet tillerkännes högre ersättning än den för manskapet bestämda, förslagsvis lika med befälhavaren för förste styrmannen och förste maskinisten samt två månaders hyra för de övriga.

Genom bestämmelsen i andra stycket andra punkten har från 90 § sjölagen överförs den presumtionen, att sjöman, som lider av könssjukdom i smittosamt stadium, alltid genom eget grovt vållande ådragit sig sjukdomen. Då denna bestämmelse — förutom att den utgår från en i viss mån felaktig förutsättning — medför en frestelse för sjömannen att fördölja sådan sjukdom och sålunda är ägnad att motverka syftet med den så kallade *lex veneris*, torde de i berörda punkt förekommande orden »eller lider han av könssjukdom i smittosamt stadium», enligt styrelsens mening, böra utgå.

Beträffande tredje stycket må påpekas, att enligt motsvarande, nu gällande bestämmelser i 98 § sjölagen sjöman endast kan förpliktas att taga tjänst å svenskt, norskt eller danskt fartyg. Med hänsyn till de främmande och för svenskt sjöfolk i vissa avseenden mindre tilltalande förhållanden, som lära råda å en del andra, särskilt med sydländska nationers fartyg, synes det styrelsen tveklöst, om här ifrågavarande inskränkning bör helt borttagas. Anmärkas kan, att sjömannen tydligtvis bör vara pliktig antaga tjänsten ej blott då han, såsom lagtexten förutsätter, anställs i samma egenskap och på lika förmånliga villkor utan även då honom erbjödes bättre anställning.

22 §.

Med hänsyn till den enskilde sjömannens befogade intresse av att så snart som möjligt förvärva teoretisk utbildning ävensom till angelägenheten för sjöfarten att äga tillgång till sjöfolk med befälsutbildning, torde rätt att erhålla entledigande böra medgivas, även då sjöman visar, att han vunnit inträde vid navigationsskola.

Uttrycket »ådraga honom synnerlig skada» synes ej riktigt lyckligt funnet, då här väl i främsta rummet torde avses det fall, att hyresavtalets fullgörande hindrar sjömannen från att tillgodogöra sig något för honom gynnsamt förhållande.

Då även kvinnor kunna ingå i besättningen, torde uttrycket »annan duglig karl» möjligen böra ändras till »annan duglig person».

I sista stycket synes, till förtydligande av meningen, böra efter ordet »hyra» insättas »allenast».

Styrelsen anser sig i förevarande sammanhang böra påpeka, att lagförslaget icke innehåller någon bestämmelse om rätt för kvinnlig medlem av besättningen att häva hyresavtalet på grund av förestående eller inträffad barnsbörd. Ett fullgörande av hyresavtalet under nu berörda omständigheter kan tydligtvis ej påfordras, och ifrågasättas kan, om man ej i överensstämmelse med arbetarskyddslagen torde jämväl för sjöfartens kvinnliga arbetstagare böra införa obligatorisk barnsängsvila.

28 §.

Beträffande denna paragraf äger vad styrelsen anført vid 6 § motsvarande tillämpning.

Vid den internationella arbetskonferensen i Genua den 15 juni—10 juli 1920 antogs bland annat förslag till en internationell konvention angående ersättning för arbetslöshet på grund av fartygs förolyckande. Förslagens §§ 2 och 3 stadga, att då fartyg förolyckats, vare redaren eller den, med vilken sjömannen slutit avtal om anställning på fartyget, skyldig att betala en var å fartyget anställd sjöman skadestånd för arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande. Detta

skadestånd skall utgå med så mycket, som motsvarar den avtalade hyran för de dagar, varunder sjömannen är verkligt arbetslös; dock må hela det skadestånd, som på grund av denna konvention skall betalas till en sjöman, begränsas till hyra för två månader. Skadestånd, som här avses, skall åtnjuta samma rättsliga skydd som till betalning förfallen, verkligen intjänt hyra, och skall sjömannen för dess indrivande äga tillgång till samma rättsmedel som ifråga om sådan hyra.

Frågan om denna konventions ratificering behöver visserligen, jämlikt Versaillesfredens bestämmelser, icke underställas de svenska statsmakterna till slutlig prövning förrän våren 1922. Men då ingen tvekan torde behöva råda därom, att Sverige för sin del kommer att ratificera ifrågavarande konvention och då konventionens stadganden synas höra hemma i den nya sjömanslagen, torde enligt styrelsens uppfattning bestämmelser i ämnet böra införas vid förevarande paragraf.

29 §.

Det synes mera rätt och billigt, att avliden sjömans hyra utgår till och med dödsdagen än allenast till denna dag.

31 §.

Orden »könssjukdom i smittosamt stadium» eller »av annan» i andra stycket synas såsom obehövligen kunna utgå.

32 §.

Enligt vad erfarenheten givit vid handen uppkommer ej sällan tvist om redarens skyldighet att betala sjukvård i sådana fall, där sjukvården av en eller annan anledning icke tillgodogöres på sjukhus. Ett förtydligande i här berörda avseende torde därför vara önskvärt.

34 §.

För avliden sjömans anhöriga är det givetvis angeläget att så snart som möjligt erhålla tillförlitlig kännedom om dödsfallet. Då erfarenheten visar, att berörda intresse för närvarande är föga tillgodosett, särskilt ifråga om dödsfall ombord å fartyg, som trafikera avlägsnare farvatten, har det syntts styrelsen finnas skäl ifrågasätta ett åläggande för befälhavaren att om dödsfallet omedelbart underrätta antingen redaren eller vederbörande sjömanshus samt därvid tillika meddela tillgängliga upplysningar om de närmast anhörigas namn och adress.

35 §.

Enligt bokstavlig tolkning av paragrafens andra stycke skulle det där omnämnda beloppet, motsvarande den avlidnes hyra för en månad, icke tillgodokomma den avlidnes hustru eller minderåriga barn i det fall, då redaren icke varit skyldig vidkännas begravningskostnad på den grund, att någon begravning ej erfordrats, såsom till exempel då sjöman omkommit vid fartygs förolyckande och hans lik ej återfinnes. Med hänsyn härtill torde andra stycket böra i viss mån omredigeras.

36 §.

Till förebyggande av de ej sällan förekommande tvistigheterna rörande den dag, till och med vilken hyra skall utgå, vore det önskvärt, att härutinnan nu rådande praxis, eller att hyran löper till och med den dag, avmönstring sker, komme till tydligt uttryck i lagtexten. Någon invändning torde ej heller med fog kunna framställas däremot, att sjöman erhåller hyra, så länge han står till befälhavarens förfogande, även om han därvid ej tages i bruk för egentligt arbete.

Vidare må här framhållas önskvärdheten av att, jämväl med hänsyn till nyss berörda ändamål, sättet för hyrans beräkning blir reglerad genom tydliga bestämmelser i lagen. Huruvida beräkningen skall ske för kalendermånad eller från datum till datum är nämligen ofta föremål för meningsskiljaktighet vid uppgörelser.

37 §.

För att möjliggöra kontroll därå, att sjöman vid hyresbetalning i främmande myntslag verkligen får tillgodonjuta å orten gällande kurs, torde böra föreskrivas, att det betalda hyresbeloppet skall i motboken angivas såväl i svenska kronor som i det främmande myntslaget.

38 §.

Styrelsen anser sig böra ifrågasätta, huruvida icke sådant förbehåll, som i paragrafen avses, borde få göras icke blott vid förhyrningen eller påmönstringen utan även under loppet av den avtalade tjänstetiden.

Vidare må anmärkas, att det synes tveksamt, om ett i motboken intaget förbehåll av här åsyftad innebörd står fast under hela tjänstetiden eller om det kan av sjöman, där han så önskar, återkallas. Då dylikt förbehåll synes mera ha karaktären av ett bemyndigande än en utfästelse, torde det senare alternativet gälla, för såvitt ej annorlunda särskilt stadgas.

39 §.

Med hänsyn till det synnerligen behjärtansvärda och jämväl från national-ekonomisk synpunkt viktiga önskemålet att från förslösande rädda sjömannens intjänta avlöning anser styrelsen sig icke kunna underlåta att ifrågasätta, om ej den nya begränsningen till en halv månad borde utgå eller ock avsevärt utvidgas. Om sådan ändring vidtages, synes sjömannens fordran å det innestående beloppet böra löpa med skäligen ränta, till exempel 6 %.

42 §.

Stadgandet i denna paragraf saknar motsvarighet i annan lagstiftning. Då det icke synes nödvändigt eller lämpligt, att i förevarande avseende några särbestämmelser för sjöfolks vidkommande äro gällande, torde ifrågavarande stadgande kunna utgå.

43 §.

Enligt paragrafens första stycke är det allenast tvist angående den avräkning, befälhavaren för avmönstring upprättat, som kan hänskjutas till mönstringsför-

rättarens prövning. Bestämmelserna i andra stycket berättiga däremot svensk konsul att till avgörande upptaga frågor angående hela tjänsteförhållandet, oavsett om det sker i samband med avmönstring eller ej. Skäligheten av denna skillnad i mönstringsförrättarens och konsuls kompetens torde kunna ifrågasättas. I varje fall torde det icke kunna anses motiverat, att hänskjutandet av tvist till konsul göres obligatoriskt — ordet »skall» å andra styckets andra rad torde sålunda böra utbytas mot »må». Styrelsen anser sig i detta sammanhang icke kunna underlåta framhålla, att den prövning av mönstringsförrättare eller svensk konsul, varom här stadgas, knappast kan anses tillförsäkra tvister rörande tjänsteförhållandet ett tillfredsställande avgörande. Vad särskilt mönstringsförrättaren angår, är han åtminstone vid de större sjömanshusen så upptagen, att han ej har möjlighet ägna tvistefrågorna tillbörlig prövning. Stundom torde han ej heller äga erforderlig kompetens för att kunna på tillfredsställande sätt slita de numera ej sällan ganska komplicerade tvistefrågor, som hänskjutas till honom.

45 §.

Enligt paragrafens första stycke skulle det åligga styrman bland annat att utöva uppsikt över manskapet, *där ej annat följer av 47 §*, det vill säga beträffande maskinpersonalen. Uppsikten över denna personal tillkommer enligt 47 § maskinisten. Ehuru en sådan fördelning av uppsikten över manskapet nog i huvudsak överensstämmer med de faktiska förhållandena, torde det kunna ifrågasättas, huruvida icke styrman i vissa fall borde äga uppsiktsmyndighet även över maskinpersonalen, nämligen då denna, såsom vid kolning, askhissning och dylikt, är sysselsatt på däck. Till förebyggande av konflikter mellan styrman och maskinist ej blott i nu angivna fall utan även eljest vore det önskvärt, att dessa befälspersoners inbördes ställning bättre klargjordes i lagen.

Med hänsyn till vad 36 § sjölagen och 78 § i förevarande lagförslag innehålla om befälhavarens ansvar för skeppsdagboken, respektive besättningsboken, torde den styrmannen påvilande ansvarighet, varom här förmåles, allenast gälla i förhållande till befälhavaren, vilket lämpligen borde komma till tydligt uttryck.

Beträffande sista stycket må anmärkas, att å fartyg, där förste styrman finnes anställd, det i praktiken är denne, som brukar fördela arbetet mellan styrmännen.

46 §.

Då utövandets av befälhavarens tjänst icke allenast består i fattande av beslut utan även i andra åtgärder, som ej väl inrymmas under detta begrepp, torde de i första stycket förekommande orden »i dennes ställe fatta beslut» böra utbytas mot ett uttryck av större räckvidd, såsom förslagsvis »utöva denne eljest tillkommande myndighet».

I sjölagens 29 § stadgas, att befälhavaren icke må lämna fartyget utan att giva styrmannen eller, om denne icke är tillstädes, annan av besättningen nödig underrättelse och föreskrift. Då detta stadgande berör förhållandet mellan befälhavaren och besättningen, torde det enligt styrelsens åsikt lämpligen böra inflyta i sjömanslagen.

48 §.

Andra punkten av första stycket torde såsom innefattande en tämligen självklar bestämmelse kunna utgå. Vad angår uttrycket »i dennes ställe fatta

beslut» i paragrafens andra stycke får styrelsen, under åberopande av vad därom anförts under 46 §, föreslå, att i stället måtte införas orden »utöva denne eljest tillkommande myndighet».

49 §.

Rörande innebörden av begreppen »förman» och »överordnad» hänvisas till vad styrelsen därom anført under 18 §.

Såvida ej ordet »förman», där det förekommer i andra stycket, är synonymt med »överordnad», torde det böra utbytas mot sistnämnda ord, då väl även annan överordnad än förman bör bemötas med hövlighet.

50 §.

Det i andra stycket föreslagna stadgandet, att då sjöman är befunnen skadeståndsskyldig rätten må med hänsyn till omständigheterna nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas, åsyftar införandet i svensk lagstiftning av en ny princip, vilken, såvitt styrelsen har sig bekant, saknar motsvarighet i fråga om bedömandet av skadeståndsskyldighet för personal i annan enskild verksamhet eller i statsdrift. Den för denna betydelsefulla nyhet anförda motiveringen är synnerligen knapphändig. Styrelsen kan ej undgå finna det betänkligt, att en dylik märklig avvikelse från hittills allmänt gällande rättsregler vidtages i en speciallag och utan vidare utredning.

51 §.

Då tiden för sjömannens inställelse ombord kan vara bestämd av annan än befälhavaren (styrman, maskinist), torde orden »av befälhavaren» i första stycket böra uteslutas.

Till fyllande av en synbarligen förefintlig lucka torde till andra stycket böra fogas en bestämmelse om att sjöman, som hindrats att inställa sig ombord i rätt tid, skall inställa sig så snart därefter ske kan.

52 §.

Enligt numera använd terminologi inom lagstiftningen, till exempel i 1 § lagen om arbetarskydd, 5 a § sjölagen och 2 § 1 mom. med mera lagen om arbetstiden å svenska fartyg, betecknas arbetet ombord generellt taget »skeppstjänst». För vinnande av önskvärd enhetlighet och till undvikande av tilläventyrs eljest uppkommande missförstånd vore ett konsekvent genomförande av denna terminologi i lagtexten önskvärt. I förevarande paragraf borde alltså i stället för orden »nödvändigt skeppsarbets utförande» insättas orden »nödvändig skeppstjänst». Liknande rättelser torde böra vidtagas i 54 och 55 §§ samt i den ovan 54 § införda rubriken.

53 §.

I andra stycket har föreskrivits ett obligatoriskt skiljemannaförfarande för bestämmandet av det skadestånd, som skall tillkomma redaren. Emellertid torde väl ersättningsfrågan här liksom i andra motsvarande fall, till exempel enligt 57 §, böra hänskjutas till skiljemäns prövning allenast i händelse tvist om ersättningen uppkommer. Anmärkas må för övrigt, att styrelsen anser obligatoriskt skilje-

mannaförfarande överhuvud taget olämpligt för slitande av tvister mellan sjöman och hans befälhavare eller redare. Sjömannen har nämligen, åtminstone om han tillhör manskapet, i regel knappast möjlighet att få till stånd ett skiljemannaförfarande eller att på tillbörligt sätt därvid tillvarataga sin rätt.

55 §.

Då föreskrifter om anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa kunna vara meddelade av annan än Kungl. Maj:t, torde bestämmningen »som äro meddelade av Konungen» böra ersättas med ordet »gällande» eller dylikt.

Enligt arbetarskyddslagstiftningen åligger ansvaret i fråga om vidtagandet av skyddsåtgärder arbetsgivaren. I överensstämmelse därmed torde det enligt styrelsens mening kunna ifrågasättas, om ej den tillsyn, varom här är fråga, borde åläggas befälhavaren.

57 §.

Då beteckningen »spisordning» möjligen i samband med revision av bestämmelserna rörande mathållningen ombord kommer att avskaffas, synes densamma böra utbytas mot något allmängiltigare uttryck.

Beträffande smärre fartyg med fåtalig besättning torde det ofta av praktiska skäl vara svårt att upprätthålla det i sista stycket meddelade förbud för befälhavaren att övertaga besättningens kosthåll på entreprenad. Med hänsyn härtill torde lämpligen undantag böra medgivas i fråga om sådana fartyg.

58 §.

Denna paragraf synes överflödig, helst med hänsyn till skeppstjänstkommitterades nu framlagda förslag till förordning angående bostäder med mera å fartyg för ombord anställda.

59 §.

Med hänsyn till den ställning förste styrmannen intager å ett fartyg, synes det skäligt, att honom tillerkännes enahanda befogenhet, som förste maskinist i fråga om påkallande av syn.

Det i första styckets sista punkt åt befälhavaren lämnade bemyndigande att själv tillkalla synemän, kan med hänsyn till att befälhavaren intager partställning ej anses tillfredsställande. Dessutom torde det i många fall kunna möta stora svårigheter för befälhavaren att anskaffa lämpliga synemän. Styrelsen anser sig med hänsyn därtill böra ifrågasätta, huruvida det ej i sådant fall vore lämpligt, att befälhavaren, då synen ej föranstaltas av svensk konsul, finge begära förordnande för syneför rättare hos den myndighet, som enligt lag eller sed å den ort, där synen skulle äga rum, är därtill behörig. Ett sådant förfarande skulle även stå i överensstämmelse med bestämmelserna i 41 § sista stycket sjölagen om förordnande av besiktningsmän utom riket för besiktning av fartyg eller last i vissa fall.

60 §.

I rubriken torde »maktbefogenhet» lämpligen böra utbytas mot ordet »myndighet».

Med den föreslagna avfattningen av denna paragraf jämförd med 46 §, synes det ej vara fullt tydligt uttryckt, att även den, som vid befälhavarens frånvaro eller förfall i hans ställe förer befälet, äger samma myndighet som befälhavaren att, där så erfordras, medelst tvång skaffa sig lydnad. Genom den av styrelsen föreslagna ändring av 46 § torde emellertid nu berörda otydlighet undanröjas.

65 §.

Beträffande kommitténs förslag ifråga om den disciplinära bestraffningsrätten har styrelsen ej kunnat undgå att känna sig något tveksam. Anser man, såsom kommittén uppenbarligen gjort, att denna bestraffningsrätt måste upprätthållas, synes det vara en ofrånkomlig konsekvens, att den bestraffande även beredes möjlighet att ålägga en straffpåföljd, som har någon utsikt att göra åsyftad verkan. Med den synnerligen kraftiga beskärning, som kommittén företagit i avseende å straffsatsen, synes emellertid den ifrågavarande bestraffningsrätten ej kunna påräkna avsevärd effektivitet. Möjligen kan dock denna rätts blotta tillvaro verka i viss mån återhållande.

Ehuru styrelsen icke anser sig förfoga över erforderliga upplysningar för att kunna taga bestämd ställning till förevarande fråga, har styrelsen trots sig böra i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på en anordning, som synes styrelsen ägnad att tjäna samma syfte som den disciplinära bestraffningen och sålunda kunna i större eller mindre mån ersätta densamma. Styrelsen syftar härmed på den ifrågasatta obligatoriska betygssättningen för sjömän. I denna fråga föreligger ett av de så kallade skeppstjänstkommitterade den 15 november 1919 avgivet förslag till förordning angående betygsböcker för sjömän, och har detta förslag gjorts till föremål för gemensam remiss till kommerskollegium och socialstyrelsen. Styrelsen återkommer sålunda framdeles till förevarande ämne och skall då närmare ingå på detsamma, men torde enligt styrelsens förmenande sjölagskommittén redan dessförinnan ha anledning taga under övervägande, huruvida ej i sjömanslagen den obligatoriska betygssättningen borde i ovan angivna syfte beaktas.

För det fall att de av kommittén i förevarande paragraf föreslagna bestämmelser komma att väsentligen bibehållas, har styrelsen ansett sig böra framställa följande anmärkningar.

De sakkunniga hava i sitt förslag begränsat den förut å fartyg i såväl inrikes som utrikes fart gällande disciplinära bestraffningsrätten för befälhavare i så måtto, att densamma får utövas allenast å fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs. Häremot må först anmärkas, att den angivna begränsningen icke berör fart genom Kielkanalen. Vidare torde kunna ifrågasättas, huruvida det icke vore lämpligt att utsträcka denna bestraffningsrätt till att gälla även beträffande fartyg, som nyttjas i fart på ryska, tyska eller andra utländska hamnar vid Östersjön, dock med undantag för fart på mycket närbelägna hamnar, exempelvis de danska hamnarna vid Öresund.

Beskrivningarna å de olika förseelser, för vilka disciplinär bestraffning skulle få åläggas, ha synts böra föranleda följande erinringar.

I 1) och 2) torde ordet »underlåter» lämpligen böra utbytas mot »försummar».

Beträffande 3) må anmärkas, att detta moment är väl allmänt hållet, då det medgiver disciplinär bestraffning för åstadkommande av snart sagt varje även den obetydligaste skada eller fara.

För vinnande av överensstämmelse med den i 18 § 3) använda terminologi torde i 4) ordet »drucken» böra ersättas med ordet »berusad».

Att otillbörligt behandla proviant utan att fördärva densamma torde knappast kunna anses vara sådan förseelse, som påkallar disciplinstraff. Någon motivering för detta moment, vars stadgande icke återfinnes i 102 § sjölagen, har för övrigt icke förebragts av de sakkunniga.

Det i 6) använda ordet »brännvin» är visserligen en teknisk term för rusdrycker av viss alkoholhalt, men detta torde vara obekant för de flesta, som hava att tillämpa lagen, varför nämnda ord torde utbytas mot en något allmänligare beteckning. Uttrycket »annat» i samma stycke synes åter vara av alltför vidsträckt innebörd för att lämpligen kunna kvarstå oförändrat.

Vid en jämförelse med sjölagens 102 § 5 mom. framgår, att de i 8) förekommande orden »eller eljest i tjänsten» skola hänföra sig till de närmast föregående orden »om någon yppar gräl eller annan ofred ombord» och icke till de efterföljande. Till undvikande av missförstånd i nu berörda avseende torde efter det senaste »eller» kunna tillfogas »ock».

66 §.

Tydligtvis är det av vikt, att åt förfarandet vid ådömande av disciplinär bestraffning gives en så vitt möjligt rättsligt betryggande reglering. De förändringar i detta avseende, som kommittén föreslagit, synas emellertid ej fullt tillfredsställande, då de föga bättre än de nu gällande bestämmelserna tillförsäkra ifrågavarande förfarande en opartisk och objektiv karaktär. Så länge befälhavaren själv har att utse de båda gode män, vilka torde få anses förnämligast ha till uppgift att utöva kontroll till förverkligande av nämnda syfte, lär detta ej kunna ernås. Det torde sålunda framför allt vara nödvändigt, att de gode männen utses efter mera objektiva grunder än som föreslagits. Styrelsen anser sig i sådant avseende kunna ifrågasätta, om ej såsom gode män borde fungera den styrman, respektive den maskinist, som har längsta sjötjänst, jämte den sjöman av samma kategori som den felande — det vill säga av däck- och maskinbefäl eller manskap — vilken har dylik tjänst och ej redan på grund av den förra distinktionen tagits i anspråk. Undantagas borde dock kanske sådan sjöman, som varit föremål för bestraffning.

I andra punkten av fjärde stycket stadgas, att gode männen skola jämte befälhavaren underskriva det vid förhöret antecknade med rätt för dem att där till föga sin skiljaktiga mening ifråga om det antecknades riktighet. Givetvis bör deras underskrift och skiljaktiga mening avse allenast det antecknades överensstämmelse med vad som vid förhöret förekommit. Ifråga om åläggandet av straff skulle sålunda befälhavaren ensam vara bestämmande, och skulle gode männen ej vara berättigade att anmäla skiljaktig mening beträffande beslutet. De föreslagna bestämmelserna äro emellertid måhända ej fullt tydliga i nu berörda avseende utan torde möjligen böra i någon mån omredigeras.

67 §.

Till ytterligare ledning för befälhavaren vid bestraffningsrättens utövande synes det vara av behovet påkallat att lämna anvisningar, huruledes han har att förfara vid brottskonkurrens. Enligt 97 § skulle visserligen i avseende å straff, vartill efter sjömanslagen dömdes, gälla vad allmän lag föreskreve, men härmed lär man sannolikt ej åsyfta disciplinstraffen.

68 §.

Vid fattande av beslut om efterskänkande av straff synes en något enklare procedur kunna användas än den i 66 § andra stycket föreskrivna. Gode mäns medverkan torde sålunda kunna undvaras.

70 §.

Det synes kunna ifrågasättas, om ej sjöman i varje fall, då han ej vill nöja sig med befälhavarens beslut om mistning av hyra, skulle vara pliktig att giva detta tillkänna vid avmönstringen. Sådant tillkännagivande skulle alltså utgöra ett villkor för sakens anhängiggörande vid domstol.

71 §.

Såsom vid ett par föregående paragrafer anmärkts, har styrelsen ej kunnat finna de där angivna sätten för tvisters slitande — genom mönstringsförrättaren eller skiljemän — tillfredsställande. Ej heller det nya, i förevarande lagrum, föreslagna förfaringsättet för sådant ändamål synes vara av beskaffenhet att kunna vinna styrelsens gillande. Särskilt skulle styrelsen beträffande detsamma vilja framhålla, att sjömanshusens direktioner, åtminstone såsom de nu äro sammansatta, huvudsakligen måste anses företräda redarnas och befälhavarnas synpunkter och sålunda knappast kunna vara ägnade att utse disciplinnämndernas ledamöter.

Enligt styrelsens förmenande skulle det vara önskvärt att äga tillgång till opartiska, sakkunniga och helst med juridisk kompetens utrustade institutioner, som skulle kunna utan omgång anlitas vid avmönstringstillfället för slitande av allehanda tvister rörande tjänsteförhållandet. I de största hamnstäderna skulle sådana institutioner sannolikt få nära nog stadigvarande sysselsättning. Med hänsyn till flera omständigheter, såsom bland annat sjömanshusens ifrågasatta omorganisation och rättegångsreformen, som möjligen kan medföra inrättandet av särskilda domstolar för sjörättsmål, har styrelsen emellertid icke funnit sig kunna här framlägga något utkast till förverkligande av nu föreslagna anordning.

76 §.

Beträffande »linjen Skagen—Lindesnäs» hänvisas till vad styrelsen därom anført vid 65 §. Då besättningsbok torde böra föras å varje fartyg, varå disciplinär bestraffningsrätt förefinnes, synes det vara lämpligt, att denna paragraf bestämmes genom en hänvisning till 65 §.

81 §.

Då det ej gärna kan vara meningen, att befälhavare för att bli straffskyldig skall missbruka samtliga honom i 60—64 och 75 §§ meddelade befogenheter, torde paragrafens första sats böra ändras till »missbrukar befälhavare myndighet», (se anmärkning vid 60 §) »som tillkommer honom enligt 61, 62, 63, 64 eller 75 §§» etc.

82 §.

Av enahande skäl, som angivits vid 81 §, bör »76—79 §§» ersättas med »76, 77, 78 eller 79 §».

För det fall att kommittén ej har för avsikt att fritaga befälhavaren från ansvar för dagboks förande, torde jämväl befälhavaren böra upptagas i paragrafens tredje stycke.

89 §.

De båda olika straffarterna böra uttryckligen hänföra sig till de olika styckena i 88 §, bötesstraffet till första och fängelsestraffet till andra stycket.

95 §.

I överensstämmelse med vad förut anmärkts, bör i stället för »87—94 §§» insättas »87, 88, 89, 90, 91, 92, 93 eller 94 §».

Mot de sakkunnigas förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen har styrelsen ej något att erinra.

I detta ärendes slutliga handläggning hava deltagit tillförordnade generaldirektören Huss, byråchefen Molin, tillförordnade byråchefen Järte och byråassistenten Eggert.

Underdånigst

GUNNAR HUSS.

A. MOLIN.
