

Nr 170.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjömanslag, m. m.; given Stockholms slott den 31 mars 1952.

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

1. sjömanslag;
2. lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen; samt
3. lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

GUSTAF ADOLF.

John Ericsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Det genom propositionen framlagda förslaget till sjömanslag bygger i huvudsak på gällande sjömanslag. Förslaget upptager emellertid åtskilliga ändringar och jämkningar, huvudsakligen ägnade att förbättra sjöfolkets anställningsvillkor och sociala förmåner.

Sålunda föreslås, att nuvarande regler om befälhavares och sjömans rätt att åtnjuta skadestånd vid kontraktsstridigt avsked förenklas. En tillämpning av de förenklade reglerna skulle i övervägande antalet fall medföra, att sjöfolket får en mera tillfredsställande gottgörelse än för närvarande (3 och 34 §§).

I förslaget upptages en ny bestämmelse av innehåll att om sjöman, vilkens anställning varat sex månader, blir uppsagd från tjänst å fartyg med minst tio mans besättning, sjömannen äger påkalla samråd angående uppsägningen inom en nämnd, bestående av befälhavaren som ordförande och två ledamöter ur besättningen (14 §). Vidare förordas att den befälhavaren enligt gällande lag tillkommande rätten att ålägga sjöman disciplinstraff skall överflyttas på en nämnd med sådan sammansättning som nyss sagts (64 §).

I fråga om de sociala förmånerna må nämnas att förslaget innehåller ett nytt stadgande, enligt vilket svensk ombordanställd under vissa förutsättningar äger rätt att efter två års tjänstgöring i främmande farvatten erhålla fri resa till Sverige på redarens och statens gemensamma bekostnad (7 och

26 §§). Härjämte upptager förslaget den nyheten, att om svensk ombordanställd avlider medan han är i redarens tjänst eller ännu vårdas på dennes bekostnad, den ombordanställdes efterlevande hustru eller barn under sexton år bli berättigade till understöd, motsvarande en månadslön (7 och 24 §§).

Vidare ha nu utgående förmåner vid sjukdom i åtskilliga hänseenden utvidgats. Jämlikt gällande lag är sjöman, som avskedas på grund av sjukdom eller skada, berättigad till sjuklön under viss tid efter tjänsteförhållandets upphörande. Enligt förslaget äger i princip varje sjöman, vilken vid avgången från tjänsten är arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada, rätt till sådan lön. Dessutom har den tid, under vilken sjöman av manskapsgraden erhåller sjuklön, i förslaget förlängts från en till två månader, såvitt angår utrikes fart (18 §). I fråga om ombordanställds rätt till sjukvård på redarens bekostnad gäller för närvarande bl. a., att denna förmån icke må krävas av ombordanställd, som lämnar tjänsten på egen begäran eller blir avskedad för det han i något väsentligt avseende åsidosatt vad enligt tjänstevtalet åligger honom. Förslaget upptager såsom huvudregel, att ombordanställd, som vid avgången från tjänsten är sjuk eller skadad, skall äga rätt till fri sjukvård under närmare angiven tid, oberoende av anledningen till att han lämnat tjänsten (7 och 28 §§). Slutligen må framhållas att enligt förslaget rätten till sjuklön och sjukvård icke, såsom för närvarande, går förlorad, om sjukdomen är könssjukdom (4, 18 och 28 §§).

De i förslaget till lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen upptagna ändringarna äro i huvudsak att anse såsom följdändringar.

I den föreslagna lagen om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg stadgas, att Konungen under förutsättning av ömsesidighet äger förordna, att tvist mellan befälhavaren å fartyg med hemort i annat land och besättningen angående tjänsteförhållandet icke må upptagas vid svensk domstol. Stadgandet ansluter sig till föreskriften i 43 § sjömanslagen, att tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen på svenskt fartyg icke får dragas inför utländsk myndighet, och har tillkommit närmast i anledning av den nya svensk-brittiska konsularkonventionen (jfr prop. 169/1952).

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 1953.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Sjömanslag.**Förslag till sjömanslag.**

Härigenom förordnas som följer.

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.

1 KAP.**Om befälhavarens tjänsteavtal.****1 §.**

Redaren skall sörja för att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren om anställningsvillkoren.

2 §.

Är ej annat överenskommet, skall avtalet anses slutet att tre månader efter det uppsägning å någondera sidan skett upphöra i svensk hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller uppläggning; dock äger befälhavaren, om han varit i tjänst på fartyget ett år, att tre månader efter uppsägning frånträda avtalet jämväl i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningsshamn.

3 §.

Befälhavaren 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 lön för tre månader från det han lämnade tjänsten samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller till sin hemort här i riket.

4 §.

Avskedas befälhavaren på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, äger han rätt till lön för tre månader från det han lämnade tjänsten. Har

(Gällande lag:)

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där befälhavaren genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han förtegit 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 hyra vid arbetslöshet, 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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

han vid tjänstens antagande förtegit sjukdomen eller skadan, är han dock ej berättigad till lön för längre tid än han förrättat tjänsten. Detsamma gäller, utom såvitt angår konsjukdom, där han ådragit sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande.

5 §.

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

6 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller drabbas det av annat haveri, som kan antagas för en tid av minsten månad omöjliggöra tjänstgöring ombord, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot lön och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget, lasten och de ombordvarande.

Om befälhavarens rätt till lön vid arbetslöshet samt till fri hemresa med lön och underhåll under resan gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

7 §.

Beträffande befälhavaren skall följande äga motsvarande tillämpning:

1. om fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring vad i 26 § stadgas, såframt han icke avskedats jämlikt 5 §;

2. om vård och fri hemresa med underhåll vid sjukdom vad i 28 § stadgas;

3. om lön vid dödsfall, om begravning och eldbegängelse samt om kvarlåtenskap vad i 24, 29 och 30 §§ stadgas; samt

4. om ersättning för förlust av personlig egendom vad i 42 § stadgas.

8 §.

Åtnjuter befälhavaren andel av fartygets frakt (kaplake) eller av er-

(Gällande lag:)

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 §.

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

Vid antagandet av maskinpersonalen skall han samråda med *förste maskinisten*.

10 §.

Minderårig under femton år må ej användas i skeppstjänst.

I eldartjänst må ej användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

Å fartyg, som huvudsakligen framdrives medelst ånga, må, då fartyget nyttjas i annan fart utanför svenskt farvatten än i Öresund eller å Oslofjorden intill Laurvig, i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare ej användas den, som icke uppnått aderton års ålder.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

sättning för överliggetid 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 gottgörelsen erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd eller hela räkenskapsåret belöper på tjänstetiden.

Föreligger enligt 3, 4, 6 eller 7 § rätt till lön för längre tid än befälhavaren varit i tjänst, skall nu nämnda gottgörelse för tiden efter det han lämnade tjänsten utgå med det belopp, varmed dubbla beloppet av *den främste styrmannens lön* må överstiga hans fasta befälhavarlön.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

9 §.

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

Vid antagandet av maskinpersonalen skall befälhavaren såvitt möjligt inhämta förslag från maskinchefen. Han bör samråda med den främste av styrmännen vid antagandet av däckspersonalen och med föreståndaren för ekonomiavdelningen vid antagandet av denne underställd personal.

10 §.

I skeppstjänst må icke användas yngling under femton år och ej heller kvinna under aderton år.

Den som icke uppnått aderton års ålder må ej användas i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare.

Från stadgandet i andra stycket, såvitt angår den som uppnått femton års ålder, äger Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen det uppdrager, för särskilda fall medgiva undantag.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Ä fartyg i fart väster om linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven må minderårig under sexton år under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 ej användas i skeppstjänst i vidare mån än att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. Vad här sagts skall dock icke utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till skeppstjänst av följande slag, nämligen

(Jfr 57 § första stycket.)

a) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods;

(Jfr 57 § andra stycket.)

b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda;

d) skeppstjänst som erfordras för vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av tull- eller hälsovårdsmyndighet;

e) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

Från stadgandet i första stycket, såvitt angår minderårig som uppnått fjorton års ålder, samt från vad i tredje stycket finnes stadgat äger Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan, för särskilda fall medgiva undantag.

11 §.

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren förses 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;

11 §.

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren förses med *avräkningsbok*, 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;

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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 §.

Är sjöman antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägningstid, 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.

4. *lön*, som överenskommits, så ock, där *lönen* 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 *avräkningsboken* 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 *lönen* och övertidsersättningen utbetalas eller avdrages skall likaledes införas i *avräkningsboken*; vid utbetalning i annat myntslag än det, vari *lönen* 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 tjänsteavtalets upphörande.

12 §.

Är sjöman antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägningstid och utgår tiden under resa, gäller tjänsteavtalet till fartygets ankomst till *svensk hamn*; dock skall, där fartyget dessförinnan anlöper utländsk lossnings-, lastnings- eller upplägningshamn, avtalet upphöra i den hamnen.

13 §.

Är ej annat överenskommet, äger vardera parten uppsäga *tjänsteavtalet* att upphöra i envar svensk hamn, som fartyget anlöper. Detsamma gäller, om sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och han stannar kvar i tjänsten, efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas.

Är sjömannen icke svensk eller är han icke antagen här i riket, må

(Gällande lag:)

Uppsägningstiden vare en månad, om sjömannen tillhör befälsgraden, och sju dagar, om han tillhör man-skapsgraden.

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 frånträda 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 eller i fråga om segelfartyg fyra 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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

tjänsteavtalet uppsägas att upphöra jämväl i utländsk hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller uppläggning.

Uppsägningstiden är en månad för maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiafdelning och radiotelegrafist samt sju dagar för övriga sjömän.

14 §.

Uppsäges sjöman, vilkens anställning varat sex månader, från tjänst å fartyg med minst tio mans besättning, äger han senast tre dagar före uppsägningstidens utgång påkalla samråd rörande uppsägningen inom sådan nämnd, varom i 64 § förmäles. Sjömannen äger vid nämndens sammanträde framlägga sin sak.

15 §.

Även om annat följer av tjänsteavtalet eller av bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn, äger sjöman, som varit i tjänst på fartyget ett år, uppsäga tjänsteavtalet att efter tid, som i 13 § sista stycket sägs, upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller uppläggning.

Vad nu stadgats gäller ej, i den mån sjömannen vid ny mönstring uttryckligen samtyckt till att kvarstanna i tjänst på fartyget, dock högst ett år.

16 §.

Sjöman, som på grund av tjänsteavtalet eller bestämmelse i detta kapitel äger frånträda 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 eller, i fråga om segelfartyg som upplägges, fyra dagar efter ankomstdagen.

Skall sjöförklaring avgivas, är sjöman pliktig att mot lön och underhåll kvarstanna å orten, tills förklaringen avgivits.

17 §.

Tillåter ej myndighet å utländsk ort, där sjöman skulle avgå från

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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.

tjänsten, sjömannen att inkomma i det främmande landet, eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som han ej kan ställa, är han pliktig och, därest så utan avsevärd olägenhet kan ske, även berättigad att kvarstå i tjänsten, till dess fartyget ankommer till ort, där avmönstring kan äga rum.

Om hyran.

18 §.

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

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 bestämmelse i detta kapitel förut upphört.

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

Om lönen.

18 §.

Lön utgår från och med den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord. Har han dessförinnan på redarens begäran överlämnat sjöfartsbok eller andra sedvanliga handlingar eller har han måst resa från anställningsorten för att komma till fartyget, utgår dock lönen från och med den dag handlingarna överlämnades eller resan anträdess.

Lönen löper till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen. Lider han då av sjukdom eller skada, har han jämväl därefter rätt till lön för tid, under vilken han på grund härav är arbetsoförmögen, dock icke när han uppbär lön hos annan arbetsgivare och i intet fall utöver två månader i utrikes fart och en månad i inrikes fart.

Sjöman är ej berättigad till lön för tid, då han utan laga skäl håller sig från tjänsten, eller då han till följd av sjukdom eller skada, som han företogat vid tjänstens antagande, är oförmögen till tjänstgöring. Ej heller äger han åtnjuta lön för tid, då han är satt ur stånd att tjänstgöra till följd av sjukdom eller skada, som han ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande. Vad sist är stadgat gäller dock ej, där sjömannen är svensk och arbetsförmågan uppkommit till följd av könssjukdom.

Om förlust i vissa fall av rätt till lön efter tjänsteförhållandets upphörande stadgas i 33 §.

(Gällande lag:)

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 *täckande 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 var-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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

19 §.

Betalning av *lön* må fordras allenast när fartyget ligger i hamn och icke oftare än *var sjunde dag i samma land*.

Lönen 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 *lönen* är bestämd.

Svensk sjöman, som vill från utlandet sända *lönemedel* till Sverige, äger härför enligt föreskrifter, som Konungen meddelar, utan kostnad anlita svensk konsul. För sådana penningförsändelser är staten ansvarig.

20 §.

Sjöman äger fordra, att viss del av *lönen* efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank. *Han må dock icke kräva utbetalning efter flera än tre samtidigt löpande dragsedlar*.

Utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga *lönen* icke förslår till att *täcka* sjömannen *ålagd disciplinbot eller på grund av tjänsteförhållandet uppkommen fordran, som av sjömannen medgives eller eljest är klar*.

21 §.

Av *lön*, 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 *lön* för en halv månad.

22 §.

Är *lön* fastställd till visst belopp för resa, skall den i *avräkningsboken* gjorda anteckningen om resans

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

aktighet 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 *tillägghyra*, beräknad efter den å *förhyrningsorten* 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 förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock allenast i mån som de icke åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt *stadgat*.

24 §.

Dör sjöman, utgår *hyran* till och med dödsdagen, där icke hans rätt till *hyra* på grund av bestämmelse i detta kapitel 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 beräknande 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.

antagliga varaktighet lända till efterrättelse vid beräkning av *lön* i fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Ändras resan, så att den kommer att vara längre tid än vid *anställningen* antogs, äger sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till *lönen*; förlänges eljest resan, skall för den överskjutande tiden utgå *tilläggslön*, beräknad efter den å *anställningsorten* gängse *månadslönen*. Underskrides den för resan beräknade tiden, skall den avtalade *lönen* ändock utgå till fullo.

23 §.

Minskas besättningen under resa, skall därigenom inbesparad *lön* för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock allenast i mån som de icke åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt *föreskrivet*.

Vad nu är stadgat äger, såvitt angår kökspersonalen, tillämpning jämväl under fartygets uppehåll i hamn.

24 §.

Dör sjöman, utgår *lönen* till och med dödsdagen, där icke hans rätt till *lön* på grund av bestämmelse i detta kapitel 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 beräknande av *lönen* 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 och efterlämnade han hustru eller barn under sexton år, skall till de sålunda efterlevande utgå *tilläggslön* för en månad, såframt hans död inträffat medan han var i redarens tjänst eller å tid, då han var berättigad till *lön* jämlikt 18 § andra stycket andra

(Gällande lag:)

25 §.

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer, än rätteligen tillkom honom, äger han ändå behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 24 §, 32 § första stycket, 34, 38, 39, 40 eller 41 § sägs.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

punkten. I sistnämnda fall må dock avdragas vad utbetalts eller skall utbetalas jämlikt berörda stadgande.

25 §.

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer än rätteligen tillkom honom, äger han ändå behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 24, 32, 34, 38, 39, 40 eller 41 § sägs.

Om hemresa efter längre tids tjänstgöring.

26 §.

Vill svensk sjöman, som i utlandet avgår från sin tjänst, resa till sin hemort här i riket, skall av kostnaden för resan med underhåll hälften bestridas av statsmedel och hälften gäldas av redaren, såframt sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren två år i följd och icke haft tillfälle att lämna tjänsten i svensk hamn under det senast förflutna året. Beräknas fartyget inom sex månader uppnå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen ej berättigad till fri hemresa med mindre han kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn. Vill sjöman, som uppsäger tjänsteavtalet eller begär entledigande, erhålla fri hemresa, skall han samtidigt göra framställning därom.

Hemresan skall ordnas av svenske konsuln eller, om svensk konsul icke finnes å platsen, av befälhavaren. Ordnas hemresan av konsuln, skall befälhavaren på begäran ställa säkerhet för redarens andel. Kan åt sjömannen inom skälig tid beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till Sverige eller till ort varifrån han bekvämligen kan resa hem, är han 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.

Om förlust i vissa fall av rätten till fri hemresa stadgas i 33 §.

(Gällande lag:)

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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om sjukvård och begravning.

26 §.

Sjöman är pliktig att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarundersökning, dock utan kostnad för sjömannen. *Kan det antagas, att sjöman är sjuk eller skadad, skall befälhavaren såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare, där sådan undersökning ej framstår såsom uppenbart opåkallad.*

Befälhavaren skall sörja för att sjuk eller skadad sjöman erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel. Finnes anledning antaga, att sjöman lider av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren låta bringa honom i land, därest det ombord icke kan träffas betryggande åtgärder mot smittfaran.

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. *På begäran av sjömannen skall befälhavaren underrätta hans närmaste anhöriga.*

26 §.

Kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman skall, *med de i tredje stycket omförmälda undantagen*, bestridas av redaren, så länge sjömannen är kvar i tjänsten.

Är sjöman sjuk eller skadad vid tjänsteförhållandets upphörande, äger han, med de undantag som följa av tredje och fjärde styckena, jämväl

(Gällande lag:)

på redarens bekostnad, dock icke utöfver 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 hälso-tillstånd 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 förteगत 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 smittsamt 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 underrätta 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. Inträffar dödsfallet utom riket och kan kvarlåtenskapen icke utan skada eller olägenhet be-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

därefter åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöfver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor. Tiden räknas från dagen för avmönstringen eller, om avmönstring icke ägt rum, från den dag fartyget gått vidare. Är sjömannen svensk och avskedas han jämlikt 32 § eller lider han vid avgången från tjänsten av sjukdom eller skada av beskaffenhet att kunna föranleda avsked, är han dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket. Skall resan företagas från utlandet, är sjömannen dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket stadgas.

Har sjömannen vid tjänstens antagande förteगत sjukdomen eller skadan, är han pliktig att själv bekosta vården och är icke berättigad till fri hemresa. Detsamma gäller, där han ådragit sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande, dock icke där sjömannen är svensk och sjukdomen är köns-sjukdom.

Kvarlämnas i utlandet svensk sjöman, som lider av könssjukdom i smittsamt skede, skall kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter det hans anställning upphört bestridas av statsmedel.

29 §.

Dör sjöman, skall befälhavaren underrätta hans närmaste anhöriga om dödsfallet ävensom sörja för hans begravning. Sker eldbegängelse, skall befälhavaren ock sörja för att urna innehållande askan hemsändes.

Befälhavaren skall snarast möjligt låta i vittnens närvaro uppteckna vad den avlidne efterlämnat å fartyget ävensom sörja för att kvarlåtenskapen avlämnas till delägarna i boet eller till annan för deras räkning. Har dödsfallet inträffat utom riket, skall befälhavaren överlämna förteck-

(Gällande lag:)

*hållas ombord, skall befälhavaren an-
tingen 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 in-
för ombudsmannen vid sjömanshuset
i fartygets hemort.*

(Kungl. Maj:ts förslag:)

*ningen till närmaste svenske konsul.
Kan kvarlåtenskapen ej utan skada
eller olägenhet behållas ombord eller
beräknas fartyget icke anlöpa svensk
hamn inom ett år, skall jämväl kvar-
låtenskapen överlämnas till konsuln.
I den mån egendomen är utsatt för
förskämning eller snar förstörelse,
må den dock dessförinnan av befälha-
varen säljas på lämpligt sätt eller
bortskaffas. Därest försäljning sker,
är befälhavaren skyldig att efter an-
komsten till svensk hamn redovisa
för försäljningssumman inför om-
budsman vid sjömanshus här i riket.*

30 §.

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

31 §.

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

30 §.

*Kostnaden för sjömans begravning
skall bestridas av redaren, om döds-
fallet inträffat, medan sjömannen
var kvar i tjänsten eller ännu vårdas
på redarens bekostnad. Sker eld-
begångelse, skola jämväl därav för-
anledda kostnader anses såsom be-
gravningskostnad.*

31 §.

*När befälhavaren i utlandet över-
lämnar sjuk eller skadad sjöman åt
svensk konsuls försorg, skall han
för kostnad som enligt 28 och 30 §§
ävilas redaren ställa säkerhet, som
kan av konsuln godkännas. Detsam-
ma gäller beträffande lön, vartill sjö-
mannen må vara berättigad jämlikt
18 § andra stycket andra punkten.
Lönebelopp, som är till betalning för-
fallet, skall tillställas konsuln. I den
mån beloppet icke erfordras till att
täckta utgifter för sjömannens räk-
ning, skall konsuln på begäran över-
lämna detsamma till sjömannen, så-
framt denne icke befinner sig i så-
dant tillstånd, att han är oförmögen
att handhava sina angelägenheter.*

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

(Gällande lag:)

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 beträdes 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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om befälhavarens 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.

Om sjömans rätt till lön gäller i sådant fall vad i 18 § sägs.

33 §.

Befälhavaren 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 måst antagas i hans ställe;

3. om han gör sig skyldig till *svårare* tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans *order*, våld å överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten;

4. om han gör sig skyldig till förskingring, stöld eller annat *svårare* brott eller *döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kunna utsätta fartyget för äventyr*, eller beträdes med att hava ombord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i avgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods; eller

5. om han drager tvist om tjänsteförhållandet inför utländsk myndighet.

Innan befälhavaren avskedar sjöman jämlikt denna paragraf, skall

(Gällande lag:)

såvitt möjligt med honom hållas förhör, som i 64 § sägs.

Sjöman, som avskedas jämlikt denna paragraf, 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 bliva fri från tjänsten, äger han rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad

(Kungl. Maj:ts förslag:)

förhör hållas enligt bestämmelserna i 64 §. Förhöret skall äga rum, även om sjömannen är förhindrad att vara personligen tillstädes.

Sjöman, som avskedas jämlikt denna paragraf, är icke berättigad till lön för längre tid än han förrättat tjänsten. Avskedas sjöman enligt första stycket 2, är han dock bibehållen vid rätten till lön jämlikt 18 § andra stycket andra punkten, om han var utan skuld.

Avskedas sjöman enligt första stycket 1, 3, 4 eller 5, är han icke berättigad till fri hemresa enligt 26 §. Detsamma gäller, om han avskedas enligt första stycket 2 och det befinnes att han avsiktligt lämnat tjänsten.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl, som i 32 eller 33 § sägs därtill föranlett, är han berättigad att erhålla lön för två månader, om han är maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiafdelning eller radiotelegrafist, och för en månad, om han tillhör den övriga besättningen, 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 är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten här i riket.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §.

Visar sjöman, att han kan få tjänst av högre grad på fartyg än den han innehar eller annan tjänst vars antagande är av väsentlig betydelse för honom, äger han rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter duglig man i sitt ställe.

Detsamma gäller, om det efter tjänstens antagande inträffat omstän-

(Gällande lag:)

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 krigförande *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 ut-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

dighet, som gör det till en välfärdsfråga för honom att bliva fri från tjänsten.

36 §.

Råder i hamn, till vilken fartyget är bestämt, elakartad farsot, 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.

Detsamma gäller, där fara föreligger för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller där fara, som nu sagts, väsentligt ökats.

37 §.

Är sjöman antagen för bestämd resa, och *ändras denna väsentligt*, 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, *är berättigad till lön för en månad, om han är maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist, och för en halv månad, om han tillhör den övriga besättningen, så ock fri resa med underhåll till anställningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten.*

38 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt ut-

(Gällande lag:)

rustat 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 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 tillstades, till dess sjöförklaringen avgivits.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

rustat 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 hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äger sjöman erhålla entledigande *med rätt till lön och fri hemresa med underhåll enligt bestämmelserna i 34 §.*

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 erhålla entledigande *med rätt till lön och fri hemresa med underhåll enligt bestämmelserna i 34 §.*

40 §.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, äger sjöman erhålla entledigande *med rätt till lön och fri hemresa med underhåll enligt bestämmelserna i 34 §.*

Övergår fartyget eljest till ny ägare, har sjömannen rätt till entledigande.

Om tjänsteavtalets upphörande vid haveri.

41 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller *drabbas det av annat haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord*, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot *lön* och underhåll deltaga i bärgningen och bliva tillstades, till dess sjöförklaringen avgivits.

(Gällande lag:)

Varder svensk sjöman arbetslös till följd av *fartygets förolyckande*, äger han rätt till *hyra* för den tid han av sådan anledning 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 erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock *hyra* under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. 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 §.

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

Uppstår, medan fartyget befinner

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Blir svensk sjöman arbetslös till följd av *händelse, varom i första stycket förmäles*, äger han rätt till *lön* för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid, för vilken han enligt första stycket åtnjuter *lön*.

Upphör *svensk sjömans anställning till följd av haveri*, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock *lön* under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. *Skall resan företagas från utlandet*, är sjömannen dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket är stadgat.

Om förlust av personlig egendom.

42 §.

För förlust av *personlig egendom* vid fartygets förolyckande *eller till följd av sjöröveri eller av brand eller annat haveri, som drabbat fartyget*, är svensk sjöman berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen fastställer.

(Jfr 87 §.)

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

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

Uppstår, medan fartyget befinner

(Gällande lag:)

sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavaren och någon av besättning-
en 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 svens-
ke konsul, som därefter under resan
först anträffas.

Mönstringsförrättarens eller kon-
sulns beslut skall lända till efterrät-
telse intill dess saken kan komma
under prövning vid domstol här i ri-
ket.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

sig å ort utom riket, tvist mellan be-
fälhavaren och någon av besättning-
en angående tjänsteförhållandet, *må*
tvisten hänskjutas till avgörande av
svensk konsul. Tvisten må ej dragas
inför utländsk myndighet.

Mönstringsförrättarens eller kon-
sulns beslut skall lända till efterrät-
telse, intill dess saken kan komma
att provas av domstol här i riket. In-
nebär beslutet äläggande att gälda
penningbelopp över etthundra kro-
nor, äger mönstringsförrättaren eller
konsuln, där han finner saken tvivel-
aktig och omständigheterna i övrigt
tala därför, bestämma, att beloppet
eller del därav skall nedsättas hos
honom i avvaktan på att saken prä-
vas av domstol. Nedsatt belopp skall
jämte avskrift av beslutet översän-
das till kommerskollegium. Sedan
sex månader förflutit efter det be-
slutet gavs, må beloppet utbetalas,
såframt ej, enligt vad till kommers-
kollegium anmälts eller eljest är kol-
legium bekant, domstol annorledes
förordnat eller saken är under dom-
stols prövning.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om befälet å fartyg.

44 §.

Befälhavaren äger högsta myndig-
het ombord.

(Jfr 46 § andra stycket.)

45 §.

Styrman åligger särskilt att gå be-
fälhavaren tillhanda vid navigering-
en och därtill hörande observationer

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om arbetsledningen ombord.

44 §.

Befälhavaren äger högsta myndig-
het ombord.

Avlider befälhavaren eller blir han
urståndsatt att föra fartyget eller
övergiver han tjänsten, skall *den*
främste av styrmännen träda i hans
ställe, till dess befälhavare förord-
nats.

45 §.

Styrman åligger särskilt att gå be-
fälhavaren tillhanda vid navigering-
en och därtill hörande observationer

(Gällande lag:)

och beräkningar; 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.

Om *styrmans* skyldighet att föra skeppsdagboken stadgas i sjölagen.

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 tunnar; 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 till-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

och beräkningar; att, där ej annat följer av 46 §, 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 *ävensom av proviant, i den mån annat ej följer av 47 §*. Om *hans* skyldighet att föra skeppsdagboken stadgas i sjölagen.

Vid befälhavarens frånvaro eller vid förfall *för honom skall den främste av de tillstädesvarande styrmännen* i fall, för vilka befälhavaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

(Jfr 44 § andra stycket.)

46 §.

*Maskinchefen leder och är ansvarig för maskintjänsten. Det åligger honom särskilt att sörja för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar ävensom av fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande utrymmen; att hava tillsyn å drivmedels- och bränsleförråd samt andra maskinförnödenheter ävensom vid mottagandet kontrollera beskaffenheten och mängden därav; att mellan maskinisterna fördela deras åligganden; samt att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäderna. Om *hans* skyldighet att föra maskindagboken stadgas i sjölagen.*

Inträffar ofall eller förmärkes fel inom de delar av fartyget med till-

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

behör och utrustning, varom i första stycket förmäles, skall *han* ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

Om *maskinists* skyldighet att föra maskindagboken stadgas i sjölagen.

behör och utrustning, varom i första stycket förmäles, skall *maskinchefen* ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

48 §.

Äro flera maskinister å fartyget, är förste 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.

Vid maskinchefens frånvaro eller vid förfall för honom skall den främste av de tillstädesvarande maskinisterna i fall, för vilka maskinchefen icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

47 §.

Föreståndaren för ekonomiavdelningen leder och är ansvarig för arbetet inom avdelningen. Det åligger honom särskilt att övervaka stuvningen av proviant, som skall förvaras i därför särskilt inredda utrymmen; att utöva tillsyn över provianten; att svara för tillagningen och serveringen av kosten; samt att sörja för rengöringen av de utrymmen, som befälhavaren bestämmer.

48 §.

Radiotelegrafisten åligger särskilt att förestå radiotjänsten. Han är inför befälhavaren ansvarig för driften, skötseln och underhållet av fartygets radiotelegrafinstallation. Om hans skyldighet att hålla vakt vid radiotelegrafapparat samt att föra dagbok gäller vad därom är särskilt stadgat.

Förmärkes fel i radiotelegrafinstallationen, skall radiotelegrafisten ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

(Gällande lag:)

*Om allmänna skyldigheter i
tjänsten.*

49 §.

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 *dess* *uppfattats*.

50 §.

Sjöman *åligger* att noggrant *åttlyda* 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 skäligen provas.

*Om tillträde av och utevaror 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.*

Under fartygs uppehåll 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

*Om allmänna skyldigheter i
tjänsten.*

49 §.

Befälhavaren och envar annan överordnad skall *bemöta* sina underordnade med välvilja och hovsamhet.

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 *sjöman* mottager *en order*, skall han genom *tydligt* och *lämpligt* svar utmärka, att *han uppfattat den*.

50 §.

Sjöman *skall* noggrant *efterkomma* förmans *order* 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 skäligen provas.

*Om tillträde av och utevaror från
tjänsten samt om medtagande
av gods.*

51 §.

Sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid.

Under fartygs uppehåll i hamn eller eljest å säker ankarplats *har* sjöman *rätt* 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.

(Gällande lag:)

Under dylikt uppehåll skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag då affärs- och expeditiionslokaler hållas öppna vistas i land under tiden efter klockan 12, eller under annan tid varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtio-åtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

Där så lämpligen kan ske, äger sjömannen rätt att i fall som avses i andra och tredje styckena kostnadsfritt anlita fartygets båtar för att komma i land.

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

52 §.

Underlåter sjöman, som påmönstrats å fartyg, 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.

Åtgå försäljningssumman och inestående hyran icke till täckande av

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Under sådant uppehåll skall sjöman på därom av honom gjord framställning beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag då affärs- och expeditiionslokaler hållas öppna vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtio-åtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

I den mån så lämpligen kan ske med hänsyn till kostnaderna och övriga omständigheter, skall befälhavaren utan kostnad för besättningen anordna sådan båtförbindelse, att besättningen kan utnyttja sin rätt att i fall, varom i andra och tredje styckena förmäles, vistas i land.

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

52 §.

Underlåter sjöman, som påmönstrats å fartyg, att i rätt tid tillträda tjänsten eller går han i land utan att vara berättigad därtill 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.

Vad nu stadgats gäller ej fartyg i inrikes fart.

53 §.

Egendom, som sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande kvarlämnar ombord, skall förvaras för hans räkning. För gäld, som sjömannen ådragit sig i tjänsten, äger redaren av egendomen innehålla så mycket som svarar mot gälden, till dess sjömannen gör rätt för sig eller ställer säkerhet.

I den mån egendomen med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna el-

(Gällande lag:)

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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

ler övriga omständigheter icke utan olägenhet kan förvaras, må den säljas på lämpligt sätt. Försäljning må ock ske, där sjömannen icke inom ett år från det tjänsteförhållandet upphörde hos redaren begärt att återfå egendomen. Har sjömannen rymt, skall redaren efter utgången av nämnda tid insända försäljningssumman samt inestående lön till kommerskollegium att användas på sätt i 69 § sägs.

54 §.

Förnödenheter för personligt bruk äger sjöman medtaga i skälig omfattning, såframt 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.

Har gods olovligen medtagits, är sjömannen pliktig att erlagga frakt samt, om skada vållas, ersättning enligt vad i 50 § andra stycket sägs.

Finnes anledning antaga, att något olovligen medtagits ombord, äger befälhavaren låta i vittnens närvaro 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, kosten och hälsovårdsförhållandena.

55 §.

Vid skeppsarbetets anordnande skall hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten samt, såvitt möjligt, jämväl till hans fortsatta utbildning.

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.

Sjöman är pliktig att använda förefintliga skyddsanordningar samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa och olycksfall.

(Gällande lag:)

56 §.

Om arbetstiden å fartyg och om semester gäller vad därom är särskilt stadgat.

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

Envar av besättningen, som så önskar, bör såvitt möjligt beredas tillfälle till bön och gudstjänst å söndag och helddagar.

(Jfr 10 § fjärde stycket.)

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 besättningsens rätt icke därigenom inskränkas.

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

Befälhavaren må icke övertaga besättningsens kosthåll på entreprenad.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

56 §.

Om arbetstiden å fartyg och om semester gäller vad därom är särskilt stadgat.

Å fartyg, för vilket lag *om arbetstid* icke gäller, må besättningen ej å söndagar eller här i riket brukliga helddagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov.

Envar av besättningen, som så önskar, bör såvitt möjligt beredas tillfälle till bön och gudstjänst å söndag och helddagar.

57 §.

Sjöman under sexton år må ej under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 användas till *arbete* i vidare mån än att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar.

Vad nu sagts utgör dock ej hinder för minderårigs nyttjande till skeppstjänst, *därest detta* ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs.

Från stadgandet i första stycket äger Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen det uppdrager, medgiva undantag, såvitt angår fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton.

58 §.

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 må icke övertaga besättningsens kosthåll på entreprenad.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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 ansökning 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 paragraf hållits utom riket, skall vederbörande konsul, om han haft befattning med synen, men eljest befälhavaren ofördröjligen insända rapport därom till kommerskollegium.

59 §.

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

(Gällande lag:)

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 stätt 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 provas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord till dess han kan överlämnas till svensk 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 §.

Befälhavaren äger ålägga sjöman bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar:

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om tvångsmedel.

60 §.

När det provas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren eller, vid hans frånvaro eller vid förfall *för honom*, den som i hans ställe förer befälet medelst tvång skaffa sig lydnad. Är fartyget stätt 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, är 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 *tillse*, att så snart ske kan med den brottslige *hålles förhör enligt bestämmelserna i 64 §*.

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

4 KAP.

Om disciplinbot.

62 §.

Disciplinbot, innebärande mistning av lön för högst sju dagar, må åläggas sjöman i följande fall:

(Gällande lag:)

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 förslösar 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 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.

Bestraffning, som nu sagts, må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

63 §.

Bestraffning 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

(Kun gl. Maj:ts förslag:)

1. om han underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten eller utan *att vara därtill berättigad* går i land eller 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 hålla sig dold ombord eller 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 *order* angående tjänsten; eller

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

Disciplinbot må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

63 §.

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

64 §.

Fråga om åläggande av disciplinbot skall prövas av en disciplinnämnd bestående av befälhavaren såsom ordförande samt två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Nämnden sammankallas av befälhavaren.

(Gällande lag:)

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 skeppsdagboken och uppläsas för sjömannen och gode männen. Riktigheten av det antecknade bestyrkes av befälhavaren och gode männen genom deras underskrifter, och äga gode männen därvid föga 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 §.

Besträffningen skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Angår saken sjöman, som tillhör befälsgraden eller är föreståndare för ekonomiavdelningen eller radiotelegrafist, skola de båda ledamöterna såvitt möjligt vara maskinchefen och den främste av styrmännen eller annan av befälsgraden. Rör saken annan sjöman, skola om möjligt den ene ledamoten tillhöra manskapsgraden och företrädesvis vara en av manskapet utsedd förtroendeman samt den andre vara antingen maskinchefen, den främste av styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen, allteftersom sjömannen tillhör maskin-, däck- eller ekonomipersonalen.

Såsom nämndens beslut gäller den mening varom flertalet i nämnden enar sig eller, om alla tre äro av olika mening, den som är för sjömannen näst lindrigast.

Innan nämnden fattar beslut, skola sjömannen och de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, höras inför nämnden. Vid förhöret äger sjömannen få frågor framställda angående sådant som kan bidra till sakens utredning. Avgivna förklaringar samt nämndens beslut införas i skeppsdagboken och uppläsas. Jämväl från beslutet avvikande mening antecknas i skeppsdagboken. Riktigheten av det antecknade bestyrkes av ordföranden och ledamöterna genom deras underskrifter.

Har vad sålunda är föreskrivet om handläggningen av disciplinärende icke iakttagits, är beslut om disciplinbot utan verkan.

På begäran äger sjömannen erhålla avskrift av det vid förhöret antecknade och av beslutet.

65 §.

Disciplinbot skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra

(Gällande lag:)

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 skeppsdagboken samt underskrivas 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 undersöka, huruvida bestraffningen må anses vara laglig och skälig, samt meddele däröver beslut. Beslutet skall införas i skeppsdagboken, 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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 disciplinbot icke åläggas.

Befälhavaren äger ej till åtal angiva förseelse, som varit föremål för disciplinnämnds prövning, med mindre han i anslutning till nämndens beslut gjort uttryckligt förbehåll därom.

66 §.

Befälhavaren äger, när skäl därtill äro, före sjömans avgång från tjänsten helt eller delvis efterskänka ålagd disciplinbot. Beslut härom skall införas i skeppsdagboken samt underskrivas av befälhavaren och två vittnen; sker det ej, är beslutet utan verkan.

67 §.

Är sjöman missnöjd med disciplinnämnds beslut, 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 skall undersöka, huruvida disciplinboten må anses vara laglig och skälig, samt däröver meddele beslut. Beslutet skall införas i skeppsdagboken, och avskrift därav skall på begäran meddelas sjömannen.

Har prövning av disciplinnämnds 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.

(Gällande lag:)

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 förstäddas att förete skeppsdagboken; finnes mönstringsförrättaren på platsen, må jämväl denne inkallas. Den, som ej hörsammar kallelsen, må dömas till böter och vid vite, som tillika må utdömas, 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 skeppsdagboken. 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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 rådhusrätt finnes, hos denna rådhusrätt begära prövning av beslutet. Har beslutet meddelats av mönstringsförrättare utom riket eller här i riket å ort, där rådhusrätt ej finnes, må sådan begäran göras hos rådhusrätten vid fartygets ankomst till första hamn, där rådhusrätt 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. Vid prövningen skall rådhusrätten hava den sammansättning som i rättegångsbalken är i allmänhet föreskriven för domförhet vid huvudförhandling.

Då prövning som här avses påkallats, skall rätten ofördröjligen inkalla disciplinnämnden och sjömannen samt övriga personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, därvid befälhavaren skall förstäddas att förete skeppsdagboken; finnes mönstringsförrättaren på platsen, må jämväl denne inkallas. Den, som ej hörsammar kallelsen, må dömas till böter, ej överstigande trehundra kronor, och vid vite åläggas att iakttaga inställelse. Sedan rätten hört klaganden och de övriga, vilkas hörande rätten finner nödigt, skall den utan uppskov meddela beslut i saken. Beslutet skall införas i skeppsdagboken. Talan mot beslutet må ej föras.

Finner rätten till följd av fartygets avgång från orten sig icke kunna avgöra saken, äger den avskriva saken från vidare handläggning.

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

(Gällande lag:)

69 §.

Hyra, som på grund av *bestrafning* frångått sjöman, skall befälhavaren vid sjömannens avmönstring överlämna till mönstringsförrättaren mot kvitto, som tecknas i eller fogas vid skeppsdagboken; äger avmönstring ej rum, skall redovisning ske till ombudsmannen vid sjömanshuset i första svenska hamn, som fartyget anlöper, efter det sjömannen lämnat tjänsten. Därvid skall tillika överlämnas avskrift av *beslutet angående bestraffningen*, så ock vad vid förhöret jämlikt 64 § antecknats. Medlen jämte avskriften skola insändas 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

69 §.

Lön, som på grund av *disciplinbots åläggande* frångått sjöman, skall befälhavaren vid sjömannens avmönstring överlämna till mönstringsförrättaren mot kvitto, som tecknas i eller fogas vid skeppsdagboken; äger avmönstring ej rum, skall redovisning ske till ombudsmannen vid sjömanshuset i första svenska hamn, som fartyget anlöper, efter det sjömannen lämnat tjänsten. Därvid skall tillika överlämnas avskrift av *disciplinnämndens beslut*, så ock vad vid förhöret jämlikt 64 § antecknats. Medlen jämte avskriften skola insändas till kommerskollegium.

Lönemedel, 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 och 27 §§, 28 § *fjärde stycket*, 29 §, 31 § *andra stycket*, 49, 50, 54 samt 57—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.

(Gällande lag:)

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.

Ansvarsbestämmelser.

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med böter:

1. om han i strid mot stadgande i 10 § använder någon i skeppstjänst;

2. om han vägrar förse den, som antagits, med *motbok*;

3. om han åsidosätter skyldighet, som enligt denna lag åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande;

4. om han underlåter att iakttaga vad i denna lag stadgas om hållande av förhör, innan någon avskedas;

5. om han underlåter i fall, som 43 § omförmäler, att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut;

6. om han vägrar någon utan laga skäl *tillstånd* att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §;

7. om han bryter mot vad i denna lag är föreskrivet om kosthållet; eller

8. om han underlåter att fullgöra, vad honom enligt 59 § sista stycket åligger i fråga om däri omförmäld rapport.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom i 1, 5 eller

(Kungl. Maj:ts förslag:)

72 §.

För sjömän, som av befälhavaren medtagas enligt vad i 34 § sjölagen sägs, gäller vad i 71 § är stadgat.

6 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med *dagsböter*:

1. om han i strid mot stadgande i 10 eller 57 § använder *minderårig till arbete*;

2. om han vägrar förse den, som antagits, med *avräkningsbok*;

3. om han åsidosätter skyldighet, som enligt denna lag åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande;

4. om han underlåter att iakttaga vad i denna lag stadgas om hållande av förhör, innan någon avskedas;

5. om han underlåter i fall, som 43 § omförmäler, att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut;

6. om han utan laga skäl vägrar någon att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §; eller

7. om han bryter mot vad i denna lag är föreskrivet om kosthållet.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom i 1, 5 eller

(Gällande lag:)

ler 7 förmåles, skett med hans vetenskap och vilja.

Har i fall, varom i 1 sägs, *användandet av minderårig skett med den minderåriges faders eller målsmans vetenskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst femtio kronor.*

74 §.

Missbrukar befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, 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.

Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må han tillika 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.

75 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandraga sig tjänsten att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller avviker han i avsikt, som nu sagts, olovligen från fartyg, straffes, om rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårande omständigheter, med fängelse i högst ett år eller med *böter*.

Gör sjöman, som är påmönstrad å fartyg, sig eljest skyldig till rymning, dömes till *böter*.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

7 förmåles, skett med hans vetenskap och vilja.

Har *minderårig* i fall, varom i 1 sägs, *använts till arbete, är jämväl den som har vårdnaden om den minderårige, där användandet skett med hans vetenskap och vilja, förfallen till böter, högst femtio kronor.*

74 §.

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

Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må han tillika 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.

(Jfr 76 §.)

75 §.

Asidosätter ordförande eller annan ledamot av disciplinnämnd sin skyldighet att med oväld och noggrannhet pröva till nämnden hänskjutet ärende, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Jfr 75 §.)

76 §.

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

77 §.

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.

78 §.

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 an-

76 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandra sig tjänsten att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller avviker han i avsikt, som nu sagts, olovligen från fartyg, straffes, om rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårande omständigheter, med fängelse i högst ett år eller med dagsböter.

Gör sjöman, som är påmönstrad å fartyg, sig eljest skyldig till rymning, dömes till dagsböter.

77 §.

Sätter sig någon å fartyget anställd upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befälet, och vägrar honom lydnad, straffes med dagsböter 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 dagsböter dömas.

78 §.

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 dagsböter. Övas vid myteriet våld å person eller egendom, må anstiftare eller anförare dömas till straffarbete i högst sex år och an-

(Gällande lag:)

nan 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*.

79 §.

Är någon å fartyget anställd 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.

80 §.

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.

81 §.

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

82 §.

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*.

83 §.

Har den, som begått brottslig handling, varom i 75—82 §§ förmäles, för samma handling *undergått bestraff-*

(Kungl. Maj:ts förslag:)

annan deltagare till straffarbete i högst två år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, *skall* ock gärningsmannen *straffas* enligt vad i 4 kap. 1 och 2 §§ strafflagen *sägs*.

79 §.

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

Är den skyldige *maskinchef*, styrman, maskinist eller *radiotelegrafist*, 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 *eller, i fråga om radiotelegrafist, telegrafstyrelsen*.

80 §.

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

81 §.

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 *dagsböter*.

82 §.

Har den, som begått brottslig handling varom i 76—81 §§ förmäles, för samma handling *ålagts dis-*

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

ning 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.

ciplinbot 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.

84 §.

Brott, som i 73 § 6, 75 §, 76 §, 77 § första stycket, 81 eller 82 § 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.

83 §.

Brott, som i 73 § 6, 76 §, 77 § första stycket eller 81 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att *befälhavaren* eller målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, *gäller* vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

85 §.

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

7 KAP.

7 KAP.

Om laga domstol och rättegång.

Om laga domstol och rättegång.

86 §.

Rådstuvurätt vare första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag.

Att sådant mål i visst fall må upptagas av häradsrätt är särskilt stadgat.

84 §.

Rådhusrätt är första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag.

Att sådant mål i visst fall må upptagas av häradsrätt är särskilt stadgat.

87 §.

Om *rådstuvurätts* behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gälle i tillämpliga delar vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Talan må ock väckas vid *rådstuvurätten* i den ort där fartyget finnes. Finnes ej *rådstuvurätt* å ort, där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, äge käranden instämma tvisten till den *rådstuvurätt*, som är närmast den orten.

85 §.

Om *rådhusrätts* behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Talan må ock väckas vid *rådhusrätten* i den ort där fartyget finnes. Är ej *rådhusrätt* å ort, där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, äger käranden instämma tvisten till den *rådhusrätt*, som är närmast den orten. Finnes ej *behörig domstol* efter vad nu är sagt, må tvisten upptagas av *rådhusrätten* i fartygets hemort eller, om där ej är *rådhusrätt*, av den *rådhusrätt*, som är närmast.

(Gällande lag:)

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

88 §.

(Lagrummet har upphört att gälla i följd av lag den 20 december 1946.)

89 §.

Om *rådstuvurätts* behörighet att upptaga brottmål enligt denna lag gälla i tillämpliga delar vad angående laga domstol i brottmål i allmänhet är stadgat. Finnes ej *rådstuvurätt* å ort, vid vars domstol den tilltalade enligt vad sålunda är föreskrivet har att svara, må åtal väckas vid den *rådstuvurätt*, som är närmast den orten.

(Jfr 42 §.)

90 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag och av lagen om semester finnas tillgängliga å fartyget. Åsidosätter han skyldighet, som nu sagts, straffes med böter, högst etthundra kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1923.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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

86 §.

Om *rådhusrätts* behörighet att upptaga brottmål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad angående laga domstol i brottmål i allmänhet är stadgat. Finnes ej *rådhusrätt* å ort, vid vars domstol den tilltalade enligt vad sålunda är föreskrivet har att svara, må åtal väckas vid den *rådhusrätt*, som är närmast den orten.

8 KAP.

Särskilda bestämmelser.

87 §.

Konungen äger under förutsättning av ömsesidighet förordna, att *vad enligt 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§ gäller till förmån för svensk sjöman skall tillämpas jämväl beträffande utländsk sjöman.*

88 §.

Närmare föreskrifter för de fall, där i denna lag omförmäld kostnad skall helt eller delvis bestridas av statsmedel, meddelas av Konungen.

89 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag och ett av lagen om semester finnas tillgängliga å fartyget. Åsidosätter han skyldighet, som nu sagts, straffes med böter, högst etthundra kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1953.

Genom denna lag upphäves sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270).

Utan hinder av vad i 10 § första och andra styckena finnes stadgat må den, som i där omförmäld tjänst

(Gällande lag:)

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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

vid tiden för lagens ikraftträdande användes i enlighet med äldre lag, fortfarande användas i samma tjänst.

Där i lag eller författning hänvisas till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

F ö r s l a g
till
L a g
om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen.¹

Härigenom förordnas, att 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen skola, 36 och 287 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

(Nuvarande lydelse.)

34 §.

Befälhavaren vare pliktig att till sådant antal och *mot den betalning*, som av Konungen fastställes, till bestämelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja. *Konungen äge ock*, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att *samma förbindelse skall äga rum i avseende å sjöfolk från annat land.*

36 §.

Skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn och *ansvar*, av styrmannen; maskindagboken föres, *likaledes* under befälhavarens tillsyn och *ansvar*, av maskinisten. Anteckningarna i dagboken skola göras efter tidsföljden, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt; vad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall — — — — — i dagboken.

(Föreslagen lydelse.)

34 §.

Befälhavaren vare pliktig att till sådant antal och *med rätt till den gottgörelse*, som av Konungen fastställes, till bestämelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja, *eller som äger rätt till fri hemresa jämlikt 26 § sjömanslagen. Utan betalning* vare befälhavaren pliktig medtaga *urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman, så ock hans efterlämnade effekter, såvitt de utan olägenhet kunna medtagas.*

Konungen äger under förutsättning av ömsesidighet förordna, att *förpliktelse som i första stycket sägs skall gälla jämväl i avseende å befälhavare eller sjöman från annat land, hans aska eller efterlämnade effekter.*

36 §.

Skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn, av styrmannen. Maskindagboken föres, under befälhavarens tillsyn, *antingen av maskinchefen eller, under dennes tillsyn, av maskinisten.* Anteckningarna i dagboken skola göras efter tidsföljden, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt; vad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall före dygnets utgång införas i dagboken.

¹ Beträffande 34 och 295 §§, jfr SFS 1922:271.

(Nuvarande lydelse.)

287 §.

Försummar befälhavare — — — — — fyra år.

Samma lag vare, där styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

295 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga *sjöfolk*, straffes med böter.

(Föreslagen lydelse.)

287 §.

Samma lag vare, där *maskinchef*, styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

295 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga *befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter*, straffes med böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1953.

Förslag

till

Lag

om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

Härigenom förordnas som följer.

Konungen äger under förutsättning av ömsesidighet förordna, att tvist mellan befälhavaren å fartyg med hemort i annat land och besättningen angående tjänsteförhållandet icke må upptagas vid svensk domstol.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1953.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den
8 februari 1952.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, DANIELSON, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, fråga rörande *ny sjömanslag och vissa ändringar i sjölagen m. m.* samt anför därvid följande.

Inledning.

Den 23 februari 1864 utfärdades vårt lands första moderna sjölag. Den utgjorde en sammanfattning av bestämmelser rörande de viktigaste av de ämnen, som omedelbart hänförde sig till sjöfarten. Bland bestämmelserna funnos föreskrifter, som avhandlade sjöfolkets anställningsvillkor och tjänsteförhållanden i övrigt.

1864 års sjölag upphävdes genom sjölagen den 12 juni 1891. Också denna lag, som tillkom efter samverkan med Danmark och Norge, upptog stadganden om sjöfolkets arbetsförhållanden. Sjöfolkets sociala ställning blev genom lagen i åtskilliga hänseenden förbättrad.

Vid tiden för det första världskrigets slut överenskomms mellan Danmark, Norge och Sverige att samarbetet på sjörättens område skulle återupptagas för revision av den gällande sjölagstiftningen. Till detta samarbete anslöt sig sedermera även Finland. Från svensk sida deltog den s. k. sjölagskommittén.¹ Samarbetet ledde bl. a. därtill, att de stadganden i 1891 års sjölag, som rörde besättningen samt befälhavarens tjänsteavtal och förhållande till besättningen, utbrötos ur sjölagen och sammanfördes till en särskild lag, benämnd »sjömanslag». De fyra ländernas sjömanslagar utfärdades, den svenska år 1922, de danska och norska år 1923 samt den finska år 1924. Lagarna voro i stort sett överensstämmande. Den nya lagstiftningen innebar ytterligare framsteg för sjöfolket på det sociala området.

Det är emellertid icke endast det nordiska samarbetet, som utövat inflytande på sjömanslagen. Det må erinras om att Sverige genom att ansluta sig till Nationernas förbund inträdde såsom medlem i Internationella arbets-

¹ Ordfr. härads hövdingen K. Dahlberg, sekr. numera justitierådet J. Alsén.

organisationen i Genève. Denna organisation har vid olika tillfällen behandlat frågor angående sjöfolkets arbetsförhållanden och i anslutning därtill antagit konventioner i ämnet, vilka därefter underställts medlemsstaternas lagstiftande församlingar. Från svenskt håll har eftersträfvats att så långt möjligt ratificera dessa konventioner. Denna strävan har under årens lopp lett till en del ändringar i sjömanslagen. Sålunda infördes år 1925 föreskrifter om minimiålder för eldare och kollämpare ombord å fartygen (prop. nr 15/1925; r. skr. nr 39) och år 1934 tillkommo regler, som tillförsäkrade sjöfolket viss ersättning vid arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande (prop. nr 137/1934; r. skr. nr 216). I samband med tillkomsten av 1938 års sjöarbetstidslag upptogos slutligen bestämmelser om nattvila för minderåriga sjömän under sexton år (prop. nr 224/1938; r. skr. nr 304).

Från norskt håll framfördes vid slutet av 1930-talet förslag om nordisk samverkan för att utreda frågan om anslutning till tre av arbetsorganisationen antagna förslag till konventioner om sjömäns anställningsavtal och om hemförsäkring av sjömän samt angående redares förpliktelser, då sjöman drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden. Bl. a. i anledning härav tillkallade dåvarande chefen för justitiedepartementet, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, genom beslut den 2 april 1938 en särskild utredningsman¹ att såsom sakkunnig utreda frågan om Sveriges anslutning till de tre konventionerna. Efter överläggningar med delegerade från Danmark, Finland och Norge framlade den sakkunnige (1938 års sjömanslagsutredning) den 27 april 1939 ett betänkande med förslag till vissa ändringar i sjömanslagen (SOU 1939: 21). I betänkandet uttalades att ingen av de nordiska delegationerna ansett sig böra förorda ratifikation av berörda konventioner, men att delegationerna ändock funnit skäl föreslå ett antal av konventionerna föranledda ändringar i gällande sjömans- och sjölagar. Ändringarna åsyftade bl. a. att förbättra sjöfolkets förmåner vid sjukdom och skada, att utsträcka rätten för svensk sjöman att få ersättning av redaren för förlust av personliga tillhörigheter ävensom att berättiga svensk sjöman att efter längre tids tjänstgöring få bidrag av staten och redaren till hemresa från utrikes ort. Till följd av det andra världskrigets utbrott blev sjömanslagsutredningens förslag aldrig prövat av statsmakterna. Icke heller i Danmark eller Finland ledde förslaget till någon åtgärd. I Norge däremot lades förslaget till grund för lag om ändring i vissa delar av sjömanslagen, vilken lagändring trädde i kraft den 1 oktober 1939.

Kort tid efter det andra världskrigets slut uppkom ånyo frågan om ändringar i sjömanslagen. Den 18 januari 1946 tillkallade Kungl. Maj:t utredningsmän — 1946 års sjömanskommitté — för att verkställa utredning och avgiva förslag om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden. Enligt direktiven skulle därvid även sjömanslagen upptagas till revision. Härom anförde departementschefen, att utredningen borde skyndsamt överväga, huruvida det av 1938 års sjömanslagsutredning avgivna förslaget borde, utan att eventuellt nya förslag till ändringar avvaktades, underställas riksdagens pröv-

¹ Numera riksmarskalken B. Ekeberg.

ning, ävensom att utredningen beträffande sjömanslagens bestämmelser i övrigt borde överväga möjligheten att för sjöfolket skapa större trygghet i anställningen. Vidare framhölls i direktiven, att enighet mellan de nordiska staterna borde eftersträvas i fråga om ändringar av lagen samt att utredningen i förekommande fall borde inkomma med förslag till sådana förhandlingar med övriga nordiska stater, som åsyftade en sådan lösning. Slutligen uttalades att utredningen borde behandla frågan om Sveriges anslutning till de förslag till konventioner, vilka kunde komma att antagas av Internationella arbetsorganisationen vid en blivande konferens i Seattle år 1946, samt utarbeta de förslag till ändringar i svensk lagstiftning, som kunde erfordras för sådan anslutning eller i samband därmed eljest kunde anses behövliga.

I november 1948 anmälde sjömanskommittén att skäl ej syntes föreligga att underställa riksdagen det av 1938 års sjömanslagsutredning avgivna förslaget separat. I anslutning härtill sade sig kommittén förutsätta, att åtgärder vidtogos för att få frågan om sjömanslagens revision behandlad i samråd med övriga nordiska länder, samt att kommittén därefter skulle få avgiva slutligt förslag till ändringar i sjömanslagen. Med anledning härav inbjöd den svenska regeringen representanter för Danmark, Finland och Norge att tillsammans med en svensk delegation¹ dryfta frågor, som ägde samband med sjömanslagens revision. Konferensen hölls i Rättvik under hösten 1949. Därefter hölls i april 1950 på inbjudan av den danska regeringen ett möte i Köpenhamn, där slutgiltiga överläggningar i ämnet ägde rum mellan en representant² för envar av de fyra ländernas regeringar. Vid detta möte fastslogs inledningsvis att det, med hänsyn till de många ändringsförslag som framkommit, vore mest ändamålsenligt att utarbeta utkast till en helt ny sjömanslag; härvid borde dock gällande lags uppställning i möjligaste mån följas. Vidare rådde enighet därom, att mötet icke skulle behandla de avsnitt av sjömanslagen, som upptaga ansvarsbestämmelser eller andra föreskrifter av offentligrättslig karaktär. Vid mötets slut förelåg ett av de fyra regeringsrepresentanterna utarbetat utkast till ny sjömanslag i fyra parallelltexter. Utkasten voro i flertalet frågor överensstämmande, men i en del avseenden hade enighet om en gemensam linje icke uppnåtts.

Sedan det vid mötet i Köpenhamn utarbetade utkastet till ny sjömanslag jämte en kortfattad redogörelse för de föreslagna ändringarna i maj 1950 överlämnats till mig, blevo utkastet och redogörelsen i september samma år av mig tillställda sjömanskommittén för att beaktas vid och tjäna såsom ledning för kommitténs fortsatta arbete med sjömanslagens revision.

Kommittén har sedermera den 10 augusti 1951 avgivit betänkande (SOU 1951: 22) med förslag till

1) ny sjömanslag; samt

2) ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen.

Betänkandet är undertecknat av kommitténs nuvarande ledamöter, nämligen

¹ Ordf. f. d. justitierådet E. Sandström.

² Svensk representant E. Sandström.

gen f. d. ordföranden i Landsorganisationen i Sverige A. Lindberg, tillika ordförande, ombudsmannen i Svenska sjöfolksförbundet E. Berggren, kommerserådet G. Böös, sjökaptenen D. Forssblad, direktören i Sveriges redareförening H. F. Reuterskiöld, ordföranden i sjöfolksförbundet, riksdagsmannen J. Svensson, ordföranden i Svenska maskinförbundet A. Söre och direktören i Sveriges fartygsbefälsförening N. H. Åkesson, jämte sekreteraren, hovrättsassessor A. Lindstedt.

Kommitténs förslag är icke enhälligt. Särskilda yttranden ha på en rad punkter avgivits av kommittéledamöterna Böös, Forssblad och Reuterskiöld.

Över betänkandet ha yttranden avgivits av hovrätten för västra Sverige, socialstyrelsen, delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, medicinalstyrelsen, statskontoret, kommerskollegium, Stockholms rådhusrätt, Sveriges fartygsbefälsförening, Inrikessjöfartens befälsförening, Sveriges radiotelegrafistförening, Svenska maskinförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewartsföreningen, Landsorganisationen i Sverige, Sveriges redareförening, Kanalflottans rederiförening, Sveriges segelfartygsförening och Svenska arbetsgivareföreningen. Vid kommerskollegii yttrande ha fogats utlåtanden från sjömanshusen i riket. Till arbetsgivareföreningens yttrande ha fogats utlåtanden från sågverksförbundet, Norrlands stuvareförbund och Stockholms Transport- & Bogseringsaktiebolag. Vidare har chefen för utrikesdepartementets arvs- och ersättningsbyrå överlämnat en promemoria i ämnet. Vid denna ha fogats utlåtanden från beskickningarna i Helsingfors, Mexiko och Rio de Janeiro samt från generalkonsulaten i London, New York och San Francisco. Skärgårds- och målarflottornas rederiförening samt Föreningen Sveriges inrikessjöfart, vilka organisationer erhållit tillfälle att yttra sig över betänkandet, ha icke inkommit med yttrande.

I anledning av en tillämnad svenskbrittisk konsularkonvention (jfr prop. nr 169) har ansetts erforderligt att få till stånd bestämmelser, enligt vilka Konungen under förutsättning av ömsesidighet äger förordna om undantag från stadgandena om svensk domstols behörighet såvitt avser tvist mellan befälhavare och besättning på utländskt fartyg angående tjänsteförhållandet.

På grundval av vad som sålunda förekommit ha inom handelsdepartementet förslag upprättats dels till ny sjömanslag, dels till lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen och dels till lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg. Förslagen torde som *Bihang* få fogas till statsrådsprotokollet för denna dag.

Allmänna synpunkter.

Sjömanskommitténs betänkande. Kommittén har i sitt förslag inarbetat de av 1938 års sjömanslagsutredning föreslagna ändringarna. Kommittén har därvid företagit en del jämkningar, huvudsakligen till sjöfolkets förmån.

Vad angår den i direktiven omnämnda konferensen i Seattle år 1946 må

erinras därom, att Internationella arbetsorganisationen då antog förslag till nio konventioner på sjöfartens område. Av dem beröra två sjömanslagen, nämligen konventionen (nr 70) angående social trygghet för sjömän samt konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Genom proposition nr 321/1947 anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande angående bl. a. dessa båda konventioner. I skrivelse nr 477 sade sig riksdagen anse, att med avgörandet av frågan om konventionernas ratificering borde, såsom i propositionen uttalats, tills vidare anstå. Riksdagen tillfogade emellertid, att i det fortsatta lagstiftningsarbetet borde eftersträvas att skapa sådana bestämmelser att konventionerna efter hand skulle kunna ratificeras. Konventionen nr 76 behandlades ånyo å en konferens, som hölls med arbetsorganisationen år 1949 i Genève. Där beslöts att konventionen skulle ändras i vissa avseenden och i stället antogs en reviderad konvention (nr 93) angående hyror, arbetstid och bemanning. Även denna konvention har förelagts riksdagen för prövning av ratifikationsfrågan (se prop. nr 207/1950 och r. skr. 238). Det befanns emellertid, att förutsättningarna för en svensk ratificering fortfarande icke förelågo.

Beträffande Seattlekonventionen nr 70 om social trygghet för sjömän framhåller sjömanskommittén, att beröringspunkter föreligga mellan konventionen och sjömanslagen bl. a. i fråga om de föreskrifter, som tillförsäkra de ombordanställda särskilda förmåner, då de till följd av oavsiktligen ådragen sjukdom eller skada kvarlämnas utomlands. Enligt konventionen skall sjöman i sådant fall vara berättigad *dels* till sjukvård tills han blivit återställd eller dessförinnan hemsänts, *dels* till kost och logi tills det är möjligt för honom att erhålla passande arbete eller han dessförinnan hemsänts *och dels* till full hyra under viss tid, vilken i närmare angivna fall icke må understiga 12 veckor. Sjömanslagens bestämmelser äro i jämförelse härmed i åtskilliga hänseenden avsevärt mindre förmånliga för de ombordanställda. Kommittén framhåller, att den eftersträvat att avpassa sitt förslag efter konventionens föreskrifter, men att kommittén icke funnit möjligt att bringa förslaget helt i överensstämmelse med konventionen. Såsom huvudsakligt skäl härför andrager kommittén, att sjöfolket i så fall skulle komma i en alltför gynnsam ställning i förhållande till andra arbetstagare. Sålunda har kommittén icke velat föreslå, att den tid, under vilken en i utlandet kvarlämnad sjöman äger på redarens bekostnad åtnjuta sjukvård, skall utsträckas utöver nu gällande 12 veckor. I anslutning härtill framhåller emellertid kommittén, att frågan om obligatorisk sjukförsäkring för sjöfolk utreddes av kommittén och att det vore sannolikt att denna utredning skulle utmynna i förslag, som skulle komma att ytterligare närma svensk lagstiftning på detta område till konventionen. Vidare omtalar kommittén, att den icke ansett sig böra föreslå, att hyran till en i utlandet kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman skall kunna utgå under längre tid än två månader från tjänsteförhållandets upphörande.

I fråga om Genèvekonventionen nr 93 om hyror, arbetstid och bemanning å fartyg (Seattlekonventionen nr 76) erinrar kommittén därom, att

konventionen, såvitt angår sjömanslagen, har betydelse beträffande bestämmelserna i 10 § om nattvila för minderåriga, ävensom att en jämförelse mellan konventionens och sjömanslagens bestämmelser härutinnan visar, att konventionen icke kan ratificeras förrän lagen ändrats. Kommittén har emellertid utformat hithörande bestämmelser så, att i detta avseende hinder för ratifikation icke längre föreligger.

Beträffande det i direktiven uttalade önskemålet om enighet mellan de nordiska länderna lämnar kommittén en redogörelse för de överläggningar i ämnet, som förekommit mellan länderna. Av redogörelsen framgår att det gemensamma målet varit att försöka få så likalydande lagar som möjligt. En granskning av de fyra ländernas Köpenhamns-utkast giver också vid handen, att de föreslagna lagtexterna i huvudsak äro överensstämmande, men att ej så fåtaliga skiljaktigheter finnas såväl i mindre väsentliga hänseenden som i frågor av större vikt. En jämförelse mellan det svenska Köpenhamns-utkastet och sjömanskommitténs förslag visar, att kommittén i stort sett följt utkastet. Kommittén har dock i en del betydelsefulla avseenden föreslagit jämkningar och tillägg.

De av sjömanskommittén föreslagna ändringarna äro så gott som undantagslöst till fördel för de ombordanställda. Kommittén har uppenbarligen strävat efter att skapa lagregler, som äro ägnade att för sjöfolket öka tryggheten i anställningen.

Sålunda må nämnas att lagförslaget upptager en ny bestämmelse (14 §) om rätt för sjöman, som blivit uppsagd från sin tjänst, att begära samråd angående uppsägningen.

De regler, som i gällande lag lämnas angående sjömans rätt till skadestånd vid kontraktsstridigt avsked, ha i förslaget förenklats. En tillämpning av de förenklade reglerna skulle i övervägande antalet fall medföra, att sjöfolket skulle få en mera tillfredsställande gottgörelse än för närvarande.

Kommittén föreslår en ny bestämmelse (55 § andra stycket) av innehåll, att sjöman, i vars sedvanliga arbetsuppgifter lossnings- eller lastningsarbete icke ingår, ej skall kunna beordras utföra sådant arbete i hamn, där strejk råder.

Kommitténs förslag upptager vidare den nyheten, att den befälhavaren enligt gällande lag tillkommande befogenheten att ålägga sjöman disciplinstraff överflyttas på en nämnd, bestående av befälhavaren och två av denne inom besättningen utsedda ledamöter.

Kommittén föreslår dessutom åtskilliga bestämmelser, vilka innebära avsevärt utvidgade sociala förmåner för sjöfolket.

Sålunda må framhållas att enligt kommitténs förslag (26 §) de ombordanställda skulle bli berättigade till fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring i främmande farvatten. — De sjöfolket tillkommande förmånerna vid sjukdom ha förbättrats i åtskilliga hänseenden. Sålunda föreslås att sjöman, som vid tjänsteförhållandets slut är sjuk eller skadad, i princip skall vara berättigad till sjuklön och sjukvård, oberoende av anled-

ningen till att han lämnat tjänsten. Enligt kommitténs förslag skola dessa förmåner utgå jämväl då fråga är om könssjukdom. Slutligen har beträffande sjöman av manskapsgraden den tid, under vilken sjuklön må utgå, förlängts från en till två månader. — I lagförslaget återfinnes vidare en ny bestämmelse (24 § andra stycket) av innebörd, att om svensk sjöman avlider medan han är i redarens tjänst eller ännu vårdas på dennes bekostnad, sjömannens efterlevande hustru eller barn under 16 år skall vara berättigad till understöd, motsvarande en månadslön.

Till sist må omnämnas att enligt kommitténs förslag statens ekonomiska förpliktelser ej oväsentligt utvidgats.

Kommittéledamoten Böös har i sitt särskilda yttrande framhållit angelägenheten av att den nordiska gemenskapen upprätthålles på förevarande rättsområde och anser det vara önskvärt att ytterligare försök till sammanjämkning av de skilda nordiska förslagen göres, innan slutgiltiga lagstiftningsåtgärder vidtagas. Böös tillägger, att det synes honom som om det danska förslaget, vilket i flertalet punkter ansluter sig till Köpenhamnsutkastet, är bäst ägnat att tagas till rättesnöre i sådana avseenden där ej rent nationella skiljaktigheter motivera olikheter.

I sitt gemensamma särskilda yttrande erinra kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* inledningsvis därom, att kommittén i ett flertal frågor — däribland de flesta av betydelsefull natur — icke kunnat enas, vilket medfört att kommittén i dessa frågor stannat för majoritetsbeslut. Innehörden av dessa beslut får ses mot bakgrunden av att de ombordanställda haft fyra representanter i kommittén, medan rederinäringen haft endast två. Enligt de båda reservanternas mening skulle, därest intressegrupperna företrätts av lika antal representanter, majoritet inom kommittén icke ha förelagat för åtskilliga av de förslag, vilka nu formellt framstå såsom kommitténs förslag.

I försättningen av sitt yttrande anföra *Forssblad* och *Reuterskiöld*, att redan gällande sjömanslag upptager föreskrifter av den art, att deras skälighet måste ifrågasättas — detta gäller framförallt övervältrandet av det ekonomiska ansvaret på redaren i fall, då detta enligt *Forssblads* och *Reuterskiölds* mening rimligen borde ha burits av den ombordanställda eller staten. Särskilt redarens långvariga vårdnadsplikt mot sjuka sjömän vilar på synnerligen lösa grunder. Under tider, då tjänsteförhållandet till sjöss hade annan karaktär, fanns måhända visst fog för att låta arbetsgivaren betala sjukvårdskostnaderna för sjöfolket, men i dagens läge äro förhållandena annorlunda. Sjöfolket har nu i de flesta hänseenden uppnått likvärdiga — i flera fall bättre — förmåner än arbetstagaren i land. Eftersom sjöfolkets organisationer strävat efter detta, borde de också taga den konsekvensen, att likställighet åvägabringas i lagstiftningshänseende även beträffande sådana sociala förmåner, där sjömännen nu ha företräde. Avvikelser från denna princip böra få ske endast i de enstaka fall, där sjöfartens säregna natur därtill föranleder. Det synes därför obilligt att redaren, då sådant fall ej är för handen, skall genom lagstiftning ställas i ett särilage i förhållande till

andra arbetsgivare. Slutligen anse reservanterna, att det ej går att bortse från de ekonomiska följderna för sjöfartsnäringen, vilken redan nu är över hövan belastad med lagar och förordningar av skilda slag, något som i tider av nedåtgående konjunkturer måste leda till ett försämrat konkurrensläge med ty åtföljande uppläggning av fartyg och arbetslöshet bland sjöfolket.

Remissyttrandena. De hörda myndigheterna och organisationerna tillstyrka i allmänhet, att sjömanskommitténs förslag lägges till grund för en ny sjömanslag. I de hänseenden, som beröras av de utav herr Böös samt herrar Forssblad och Reuterskiöld anmällda skiljaktiga uppfattningarna, bryta sig emellertid också i remissvaren meningarna starkt.

I fråga om *Seattlekongventionen* nr 70 om social trygghet för sjömän fastslå *socialpolitiska delegationen*, *sjöfolksförbundet* och *landsorganisationen*, att kommittén icke utformat bestämmelserna om rätt till sjuklön och sjukvård på sådant sätt, att denna konvention kan ratificeras. *Sjöfolksförbundet* säger sig förutsätta att, om konventionen blir ratificerad i sådan utsträckning att den träder i kraft, även den svenska lagstiftningen bringas i överensstämmelse med konventionens stadganden i förevarande hänseenden, så att jämväl Sverige kan ratificera densamma.

Landsorganisationen beklagar, att kommittén icke funnit möjligt att i fråga om sjukvård och lön till utomlands kvarlämnad sjöman bringa förslaget i överensstämmelse med konventionen; dock tillägges att, eftersom förslaget i denna del biträts av de ombordanställdas representanter i kommittén, *landsorganisationen* icke för sin del vill yrka sådan ändring att omedelbar ratifikation möjliggöres. *Landsorganisationen* understryker emellertid *sjöfolksförbundets* uttalande i saken.

Beträffande *Genèvekonventionen* nr 93 om hyror, arbetstid och bemanning å fartyg anmärker *socialpolitiska delegationen*, att ett antagande av kommitténs förslag i fråga om nattvila för minderåriga visserligen skulle medföra att ett hinder för ratificering av konventionen bortföller, men att densamma ändock icke torde kunna ratificeras eftersom den upptager bestämmelser om viss minimilön för matroser; i Sverige gäller ju den grundsatsen att lagstiftning på löneområdet icke bör ske. *Delegationen* omtalar i detta sammanhang, att fråga väckts om att ur konventionen utbryta de bestämmelser som röra minimilönerna. Enligt *delegationens* mening skulle, om en sådan utbrytning sker, hinder ej längre föreligga att ratificera konventionen.

Landsorganisationen är däremot av den åsikten, att Sverige efter antagande av kommitténs förslag om nattvila för minderåriga omedelbart kan ratificera konventionen; ratifikation kan ju ske jämväl på grundval av kollektivavtal och de svenska kollektivavtalen tillförsäkra matroserna en omkring dubbelt så hög minimilön som konventionen.

I fråga om det *nordiska samarbetet* understryka *rådhusrätten* och *redareföreningen* samt *sjömanshusen i Kalmar* och *Strömstad* angelägenheten av att de nordiska ländernas sjömanslagar bringas i största möj-

liga inbördes överensstämmelse med varandra samt anse därför att ytterligare försök till sammanjämkningar böra göras, innan den nya sjömanslagen slutgiltigt antages.

Även *hovrätten* finner det vara av vikt, att överensstämmelse nås mellan de nordiska länderna.

Kommerskollegium har samma uppfattning men anför, att — med hänsyn till vad som är för kollegium känt beträffande frågans behandling på andra håll och det framskridna stadium på vilket saken befinner sig — kollegium icke funnit sig böra förorda ytterligare försök till sammanjämkning.

Socialstyrelsen anser, att hinder icke i och för sig möter mot att de nordiska länderna i vissa avseenden gå utöver den gemensamma ramen; eljest skulle det resultat, varom enighet skulle kunna nås, komma att bestämmas av den stat, som följer den mest restriktiva linjen. Enligt styrelsens mening bör sålunda, därest omständigheterna i ett visst fall skapa bärande motiv för avvikelse från den gemensamma normen, ingen av staterna känna sig bunden därvid.

Beträffande de i förslaget upptagna bestämmelser, som syfta till säkra re anställningsvillkor samt till utvidgade sociala förmåner för sjöfolket, anläggas olika synpunkter av remissinstanserna. De ombordanställdas organisationer godtaga sålunda i huvudsak ifrågavarande bestämmelser, under det att arbetsgivarorganisationerna i stort sett ställa sig avvisande. De hörda myndigheterna biträda förslaget på en del punkter men avstyrka detsamma i andra hänseenden.

Av *sjömanshusens* utlåtanden framgår bäst huru splittrade meningarna äro i dessa frågor. Sjömanshusen i Landskrona, Malmö, Nyköping, Söderhamn, Umeå och Ystad tillstyrka, att förslaget antages i oförändrat skick, därvid dock redarerepresentanten i direktionen för Landskrona sjömanshus ansluter sig till de av kommittéledamöterna Forssblad och Reuterskiöld reserveringsvis framförda synpunkterna. Kristianstads sjömanshus har ingen annan anmärkning att framställa, än att kommitténs förslag om att inrätta en disciplinnämnd ombord icke bör godtagas. Häremot reserverar sig emellertid manskapsrepresentanten. Visby sjömanshus har endast ett fåtal invändningar att göra mot förslaget. Ett förhållandevis stort antal sjömanshus har anslutit sig till kommittéledamoten Böös' avvikande mening och åtskilliga av dem biträda kommittéledamöterna Forssblads och Reuterskiölds reservation. Härvid har dock i de flesta fallen manskapsrepresentanten och i några fall jämväl representanten för maskinfefäls- och styrmansklasserna anmält avvikande mening och tillstyrkt kommitténs förslag i befintligt skick. En del av sjömanshusen ha förklarat, att de av hänsyn till de intresse-motsättningar som finnas inom sjömanshusens direktioner funnit sig förhindrade att alls avgiva något yttrande i sak eller i allt fall icke velat uttala sig beträffande andra punkter än sådana där enighet uppnåtts inom kommittén (Stockholms sjömanshus).

Sjöfolksförbundet anför, att kommittén otvivelaktigt i åtskilliga avseenden tillmötesgått de framförda önskemålen om en lagstiftning, som på ett

bättre sätt än gällande sjömanslag svarar mot de genomgripande förändringar, som under de senaste årtiondena genomförts på det sociala området inom det svenska samhället i övrigt. Enligt förbundets åsikt synes förslaget bl. a. kunna komma att skapa större trygghet för sjömannen i anställningen samt skänka honom bättre skydd vid inträffad sjukdom m. m.

Även *fartygsbefälsföreningen*, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radio-telegrafistföreningen* uttala sin tillfredsställelse över det framlagda förslaget. Föreningarna anse emellertid, att kommittén icke tillräckligt beaktat befälets ställning ombord och dess i många avseenden svåra och påfrestande arbetsuppgifter.

Maskinbefälsförbundet har intet att erinra mot de av kommittén föreslagna ändringarna, men förbundet anmärker att det förefaller som om kommittén icke kunnat frigöra sig från gällande lagstiftning, vilken var lämplig under föregående århundrade med den då förekommande typen av fartyg. Enligt förbundets mening kvarstå i förslaget bestämmelser, vilka, om de efterlevdes, skulle komma att medföra stora svårigheter i såväl disciplinärt som driftstekniskt avseende. Förbundet är övertygat om att, därest tidigare lagstiftning icke funnits, förslaget till ny sjömanslag skulle fått ett helt annat utseende i vad gäller befälet och dess ställning ombord i fartygen.

Redareföreningen framhåller, att gällande sjömanslag i flera hänseenden är betungande för rederinäringen och att denna näring därför ofta framfört yrkanden om lättnader i vissa sjömanslagens långtgående föreskrifter, därvid åberopats bl. a. att näringarna i land icke genom lagstiftning ålagts motsvarande förpliktelser. Föreningen anför vidare, att det visserligen bör erkännas att förhållandena inom yrkena till lands och sjöss vid tillkomsten av den maritima sociallagstiftningen i mångt och mycket voro olikartade, men att det icke kan bestridas att dessa olikheter undan för undan utjämnats, beroende framförallt på den oerhörda utvecklingen inom fartygsteknikens område. Sålunda har sjömannens arbete ombord i hög grad underlättats, varjämte bostadsförhållandena och de sanitära anordningarna på fartygen snabbt förbättrats. Enligt föreningens uppfattning intaga de svenska fartygen härutinnan en ledande ställning. Sammanfattningsvis anför föreningen, att sjöfolket numera icke står tillbaka för arbetstagarna i land, då det gäller sociala förhållanden, och att sjöfolket i flera avseenden har betydande fördelar, som icke tillkomma nämnda arbetstagare. På grund härav ifrågasätter föreningen, om det verkligen kan vara riktigt att lagstiftningsvägen fastställa nya förmåner, som sakna motsvarighet då det gäller arbetstagaren i land. Enligt föreningens mening äro undantagsstadganden berättigade endast i sådana fall där sjöfartens särskilda förhållanden motiverar särlagstiftning. I samband därmed vänder sig föreningen mot strävandena att lagfästa genom enskilda kollektivavtal överenskomna förmåner. Föreningen framhåller, att villkoren i dessa avtal i hög grad äro konjunkturbetonade och därför icke böra fastläsas i lag, något som under dåliga konjunkturer verkar särskilt hämmande på näringens förmåga att hålla fartygen i gång och därmed trygga sysselsättningen för sjöfolket.

Kanalflottans rederiförening framhåller särskilt, att de av kommittén föreslagna förmånerna skulle innebära en ökad ekonomisk belastning och därför utgöra en allvarlig fara för åtminstone kanalsjöfarten; denna driver sin näring under så ytterst beträngda betingelser, att möjligheten att fortsätta driften allvarligen kan ifrågasättas.

Rådhusrätten uttalar såsom sin mening, att då det gäller att tillförsäkra sjöfolket särskilda förmåner av ekonomisk innebörd, vilka sakna motsvarighet i den allmänna sociallagstiftningen i fråga om yrkesverksamhet utom sjöfartens område, man icke bör gå längre än som kan anses klart motiverat av de särskilda betingelser, under vilka sjöfartsnäringsens folk arbetar. Rådhusrätten tillägger, att i de fall då sådana hänsyn nödvändiggöra särregler för sjöfolk frågan om vem som skall ekonomiskt belastas därav bör lösas på ett sådant sätt, att sjöfartsnäringen icke i strid mot allmänt hylade rättsprinciper ställes i ett ogynnsammare läge än andra näringar. Enligt rådhusrättens mening kan avsteg från denna princip godtagas endast i sådana fall då med fog kan göras gällande, att kostnaden för sjöfolkets särskilda förmåner bör likställas med sådana allmänna kostnader i rederiets verksamhet, vartill hänsyn vanligen tages vid beräkandet av frakterna. Slutligen anför rådhusrätten, att lagstiftaren bör vara särskilt återhållsam, när det gäller sådana sociala undantagsförmåner, som ännu icke vunnit allmänt insteg i sjömanslagstiftningen i konkurrentländerna.

Även *hovrätten* understryker vikten av att icke låta de särregler, som kunna vara motiverade med hänsyn till sjöfartsnäringsens egenart, sträcka sig längre än som betingas av sjömannens speciella arbets- och övriga levnadsförhållanden. Hovrätten framhåller, att man sålunda bör undvika att lagstifta på det område, som avser rena löneförhållanden och som plägar regleras medelst överenskommelser mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Socialstyrelsen påpekar, att varken gällande sjömanslag eller kommitténs förslag till ny sjömanslag innehåller någon bestämmelse, som begränsar lagens tillämplighet till vissa fartyg och att lagen sålunda är avsedd att tillämpas på både in- och utrikesfart, kust- och insjöfart, fraktfart och passagerarefart, bogsering, isbrytning, bärgnings- och dykeriföretag, fiske och annan sjöfart i förvärvsavsikt. Härav följer att lagen har ganska stor räckvidd vid sidan av storsjöfarten, som man eljest gärna har i blickpunkten och som av kommitténs sammansättning att döma blivit främst beaktad vid kommittéarbetet. Enligt styrelsens mening är det utan vidare klart, att en lag, som avpassats efter storsjöfartens förhållanden, icke i allo kan vara så lätt att tillämpa beträffande inrikesfarten, vilken i många fall är mycket lokalt betonad och därigenom står i nära samband med näringarna i land. Styrelsen påpekar, att omständigheterna till och med kunna vara sådana, att arbetstagare inom samma företag icke äro berättigade till samma förmåner. Sålunda gälla exempelvis sjömanslagens bestämmelser om sjukförmåner för den arbetare, som tjänstgör å en företaget tillhörig hamnbåt, under det att den arbetare i företaget, som tjänstgör i land, får nöja sig med de förmåner hans organisation lyckas genom-

driva avtalsvägen. Sammanfattningsvis anför styrelsen, att det i fråga om sjömanslagens tillämpning kunde finnas visst fog för en differentiering mellan storsjöfart och sjöfart under väsentligen andra förhållanden. Styrelsen säger sig emellertid icke ha något yrkande på denna punkt till följd av de uppenbara svårigheterna att åstadkomma en tillfredsställande gränsdragning, även om det måhända kunde ligga närmast till hands att skilja mellan inrikes- och utrikesfart. Mot en uppdelning på inrikes- och utrikesfart kan enligt styrelsens mening invändas att den i så måtto skulle kunna leda till orättvisa resultat, som att tjänstgöringsförhållandena på inrikes trader i vissa fall torde få anses jämförbara med exempelvis dem på linjer i utländsk östersjöfart.

Sågverksförbundet anser — i huvudsak på de av socialstyrelsen anförda skälen — att åtskilliga av lagens bestämmelser äro inaktuella eller opåkallade, åtminstone såvitt angår bogseringstrafiken. Enligt förbundets mening borde därför, i likhet med vad som skett i sjöarbetstidslagen, den typ av fartyg, som användes i bogseringstrafik, generellt undantagas från sjömanslagens tillämplighetsområde.

Vad slutligen angår frågan om statens skyldighet att gälda vissa kostnader anför *statskontoret*, att det i princip bör åligga redaren att betala utgifterna för de förmåner, vilka till sjömannens skydd och fromma tillerkännas honom. Endast där särskilda skäl föreligga synes enligt statskontorets uppfattning staten böra övertaga de förpliktelser som eljest ankomma på redaren.

Departementschefen. Sedan århundraden har svensk sjölagstiftning upptagit bestämmelser, som reglera sjöfolkets anställningsvillkor och övriga tjänsteförhållanden. Enligt dessa bestämmelser, vilka alltsedan år 1923 äro sammanförda i sjömanslagen, har det bl. a. ålegat redaren att i olika avseenden sörja för de anställdas välfärd. Ofta är det vanskligt att finna någon allmängiltig rättsgrund för denna redarens skyldighet. Omfånget av hans förpliktelser synes vanligen ha bestämts av hänsyn till billighet och skälighet samt till sjömansyrkets egenart.

Från slutet av 1800-talet ha revisioner av sjölagstiftningen skett i samverkan med övriga nordiska länder. Sålunda är gällande sjömanslag, som innebar ett stort framsteg på det sociala området, i huvudsak gemensam för Danmark, Finland, Norge och Sverige. Efter det första världskrigets slut har även det internationella samarbetet i viss mån satt sin prägel på den del av sjölagstiftningen, som rör sjöfolkets sociala förhållanden.

Efter hand ansågs tiden mogen för att revidera sjömanslagen och i slutet av 1930-talet återupptogs det nordiska samarbetet på förevarande område. Från svensk sida deltog här 1938 års sjömanslagsutredning. Såsom förut anmärkts gällde det närmast frågan om de nordiska ländernas anslutning till tre av internationella arbetsorganisationen antagna förslag till konventioner. Samarbetet utmynnade i ett gemensamt förslag till vissa ändringar i sjömanslagen. Endast i Norge lades förslaget till grund för en

lagändring. I övriga nordiska länder sköts saken till följd av andra världskriget på framtiden. Såväl under som efter kriget framfördes emellertid från sjöfolkets sida krav att frågan om revision av sjömanslagen åter skulle upptagas till behandling. Bl. a. med anledning härav tillsattes 1946 års sjömanskommitté med uppdrag att utarbeta de förslag till ändringar av sjömanslagen, som kunde anses påkallade för att förbättra sjöfolkets sociala villkor.

Det av kommittén framlagda förslaget till ny sjömanslag bygger i stor utsträckning på det s. k. Köpenhamns-utkastet, vilket tillkommit efter ingående överläggningar med övriga nordiska länder. Vid förslagets utarbetande har hänsyn tagits icke endast till sjömanslagsutredningens förslag utan även till Seattlekonventionen nr 70 om social trygghet för sjömän och Genèvekonventionen nr 93 om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg. I enlighet med direktiven har kommittén eftersträvat att skapa bestämmelser, som äro ägnade att giva sjöfolket säkrare och bättre anställningsvillkor.

Ingen av de hörda myndigheterna och organisationerna har något att invända mot att kommittéförslaget lägges till grund för en ny sjömanslag. Emellertid ha en mångfald anmärkningar och erinringar framställts mot olika stadganden i förslaget. Generellt har från några håll framförts önskemål om fortsatta nordiska överläggningar innan förslaget upptages till slutlig behandling.

Med hänsyn till att den nordiska sjömanslagstiftningen sedan gammalt vilar på gemensam grund är det givetvis angeläget att så långt möjligt här upprätthålla den nordiska enigheten. Därmed är emellertid icke sagt att de fyra lagarna skola vara likalydande. Sålunda må erinras om att redan gällande sjömanslagar skilja sig från varandra på flera punkter. En av anledningarna härtill är, att de nordiska ländernas offentlighetsrättsliga stadganden och ansvarsbestämmelser icke överensstämma. Vidare ha skilda allmänsociala rättsregler bidragit till att sjömanslagarna icke fått samma innehåll. Även skiftande geografiska förhållanden ha medverkat härtill. Det är huvudsakligen nu nämnda omständigheter som medfört, att de fyra Köpenhamns-utkasterna skilja sig från varandra i åtskilliga avseenden, ävensom att det svenska kommittéförslaget och de slutgiltiga förslag till ny sjömanslag, vilka i Danmark och Norge under våren 1951 överlämnats till vederbörande departementschefer, avvika från varandra. Det må emellertid framhållas, att de nordiska överläggningarna trots allt lett till att en hel del skiljaktigheter länderna emellan undanröjts. I betraktande av omständigheterna framstår det som föga sannolikt att ytterligare sammanjämningsförsök skulle leda till större resultat. Härtill kommer att nya förhandlingar skulle uppskjuta det slutliga avgörandet på obestämd tid, vilket — såsom kommerskollegium antytt — icke kan anses önskvärt. Tillräckliga skäl kunna därför ej anses föreligga att från svenskt håll taga initiativ till nya nordiska överläggningar. Detta utesluter självfallet icke att vid den

nya lagens utformning största hänsyn tages till önskemålet att den nordiska sjömanslagstiftningen blir så enhetlig som möjligt.

I frågan om Sveriges anslutning till Seattlekonventionen nr 70 har kommittén, såsom förut omtalats, icke ansett sig böra föreslå att de förmåner, som enligt gällande sjömanslag tillkomma sjuk eller skadad sjöman, skulle utvidgas i sådan mån att ratificering av konventionen bleve möjlig. Yrkande i denna riktning har ej heller framställts av någon av remissinstanserna. I likhet med kommittén finner jag att, därest konventionens föreskrifter i förevarande hänseende överfördes till sjömanslagen, sjöfolket skulle komma i en mera gynnsam ställning i förhållande till de enskilda arbetstagarna i land än som kan anses tillrådligt. Det må även framhållas att icke heller de övriga nordiska ländernas lagförslag upptaga sådana regler att ratifikation av konventionen kan ske. Denna konvention torde alltså för närvarande icke böra ratificeras.

Beträffande Genèvekonventionen nr 93, med vilken sjömanslagen har en beröringspunkt såvitt angår nattvila för minderåriga sjömän, har, såsom tidigare omnämnts, kommittén föreslagit sådana bestämmelser att sjömanslagen icke längre skulle komma att strida mot konventionen. Landsorganisationen har i anslutning härtill såsom sin mening uttalat, att hinder ej längre skulle föreligga för en ratifikation. Emellertid kvarstå i konventionen föreskrifter om viss minimilön för matrosar och dessa föreskrifter måste anses lägga hinder i vägen för en svensk anslutning till konventionen. Härutinnan må hänvisas till vad som anförts i prop. nr 207/1950.

Då det gäller att allmänt bedöma i vilken mån kommittéförslaget bör läggas till grund för en ny sjömanslag, är det slående, hur starkt meningarna bryta sig angående lämpligheten eller skäligheten av att lagstiftningsvägen utvidga sjöfolkets sociala förmåner. Otvivelaktigt äro åtskilliga frågor synnerligen svårbedömliga och lösningen av dem fordrar en ingående prövning.

Till en början är det uppenbart att hänsyn måste tagas till de internationella konkurrensförhållandena inom sjöfarten. Vid en revision av sjömanslagen måste därför tillses att sådana ekonomiska bördor icke läggas på sjöfartsnäringen att denna får svårt att hävda sig mot sjöfarten i andra länder. I dylikt fall skulle säkerligen menliga återverkningar uppstå för näringslivet i dess helhet och för sjömännen själva. Emellertid är det ur nu nämnda synpunkter också av vikt, att sjöfolkets berättigade krav på ökad trygghet i anställningen bli tillgodosedda. Eljest kan nämligen inträffa att rekryteringsförhållandena, vilka redan nu äro svåra att bemästra, bli så vanskliga att den svenska sjöfartsnäringen icke kan få yrkeskunnigt folk.

Från flera håll har framhållits att det icke är riktigt att tillerkänna sjöfolket större förmåner än de som gälla för arbetstagarna i land, såvida icke sjömansyrkets särart föranleder därtill. Samtidigt har, framförallt från redarnas sida, gjorts gällande, att den senare tidens utveckling på ifrågasvarande område medfört att den tidigare skillnaden mellan sjömännens och andra arbetstgares arbetsförhållanden så gott som försvunnit. Jag vill

ingalunda förneka, att sjömannen av i dag har en i många hänseenden minst lika förmånlig ställning som arbetstagaren i land, men å andra sidan är det uppenbart — åtminstone i fråga om den utrikes sjöfarten — att sjömannens arbets- och levnadsförhållanden fortfarande äro vitt skilda från övriga arbetstagares. Sjömansyrket är hårt och krävande. Livet ombord i fartygen är vanligen enformigt och sjömannens möjligheter till avkoppling äro förhållandevis begränsade. Han lever oftast långt från sitt hemland och skild från sin familj. Särskilt påfrestande är hans belägenhet, om han drabbas av sjukdom eller olycksfall. I anslutning härtill må framhållas att sjömannen under sina sjöresor och besök i olika hamnar på ett helt annat sätt än arbetstagaren i land är utsatt för risken att ådraga sig sjukdom. Under senare år har erfarenheten visat, att tillströmningen till sjömansbanan visserligen är tillfredsställande, men också att årligen omkring hälften av sjömansskåren avgår. Härav kan dragas den slutsatsen, att sjömansyrket väl lockar den manliga ungdomen men i förvånansvärt ringa utsträckning förmår kvarhålla nybörjarna i yrket. Denna utveckling är icke till fördel för den svenska handelsflottan. Det framgår bäst av det förhållandet att för närvarande besättningarna å svenska fartyg till icke mindre än 25 procent utgöras av utlänningar. Enligt min uppfattning är det sannolikt, att en förbättring av sjöfolkets anställningsvillkor skulle åtminstone i viss mån underlätta rekryteringen till sjöss. Med hänvisning till det sagda synes det mig med fog kunna hävdas att sjömansyrket alltjämt uppvisar sådana särdrag att det är naturligt att tillerkänna sjöfolket förmåner som icke alltid åtnjutas av de enskilda arbetstagarna i land.

En ofta återkommande invändning mot bestämmelserna i kommittéförslaget är den, att föreskriften i fråga avser ett spörsmål, som lämpligen icke bör avhandlas i lag utan överlämnas till parterna att av dem lösas genom avtal. Denna invändning kan synas ha fog för sig. Frånsett utövarna av hembiträdesyrket gäller i huvudsak efter legostadgans upphävande för de enskilda arbetstagarna i land den grundsatsen, att anställningsvillkoren skola bestämmas genom frivilliga avtal och sålunda icke genom föreskrifter i lag. Emellertid har denna grundsats aldrig godtagits såvitt angår sjömansyrket. Mig veterligt har icke gjorts gällande att åt parterna inom sjöfartsnäringen borde överlåtas att helt efter eget skön bestämma anställningsvillkoren. Ej heller torde beträffande sjöfolkets arbetsavtal tidigare ha ifrågasatts att begränsa det område, inom vilket sjömanslagen bör vara tillämplig, i vidare mån än att lagen sagts icke böra upptaga bestämmelser av löner reglerande natur. I det hela har, såsom inledningsvis antytts, lagens räckvidd kommit att bestämmas av billighets- och lämplighetsskäl. Det må i detta sammanhang understrykas att sjömanslagens föreskrifter ingalunda uteslutande äro till sjöfolkets förmån. Sjömännen få även underkasta sig regler, som äro till deras nackdel och sakna motsvarighet för arbetstagarna i land.

Hittills framförda synpunkter äga sin giltighet huvudsakligen i fråga om den större utrikes sjöfarten. Såsom socialstyrelsen påpekar, förhåller det sig emellertid otvivelaktigt så, att den mindre sjöfarten och då fram-

förallt den inrikes farten arbetar under andra betingelser. Beträffande vår inrikes sjöfart äro förhållandena i mångt och mycket desamma som för näringslivet i övrigt. Här föreligga obestriddigen i och för sig vägande skäl för att inskränka lagens tillämplighetsområde och sålunda överlämna till parterna att avtalsvägen bestämma anställningsvillkoren. I likhet med socialstyrelsen finner jag det emellertid ytterst vanskligt att åstadkomma en tillfredsställande gränsdragning mellan den sjöfart som skulle omfattas av sjömanslagen och den som skulle lämnas utanför. Ett särskiljande av den mindre sjöfarten skulle vidare innebära en stark brytning med hittillsvarande svensk och nordisk lagstiftningstradition. I så måtto synes det emellertid möjligt att beakta den mindre sjöfartens särilage som hänsyn därtill kan föranleda till varsamhet på punkter som ha särskilt stor betydelse just för denna sjöfart.

Vad slutligen beträffar spörsmålet om statens skyldighet att gälda vissa kostnader har statskontoret med rätta framhållit, att det i princip bör åligga redaren att svara för alla utgifter, som uppkomma i hans näring, samt att sålunda staten endast då särskilda skäl finnas bör träda emellan. Detta är desto angelägnare som det i dagens läge är ofrånkomligt att återhållsamhet iakttages i fråga om statsutgifterna.

Det av sjömanskommittén framlagda förslaget till ny sjömanslag och till vissa ändringar av sjölagen synes i stort sett uppfylla de krav, som enligt nu anförda synpunkter böra ställas på en lagstiftning om sjöfolkets anställningsvillkor och övriga sociala förhållanden. I vissa hänseenden torde dock förslaget gå längre än som kan anses lämpligt och bör därför underkastas motsvarande jämkningar.

Jag övergår härefter till en närmare redogörelse för förslagets särskilda bestämmelser och de sakliga jämkningar däri, som av mig ansetts nödvändiga. Vidare kommer jag att närmare utveckla de synpunkter, som varit bestämmande vid utarbetandet av den föreslagna lagen om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

Förslaget till ny sjömanslag.

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 §.

Enligt 1 § gällande sjömanslag åligger det redaren att sörja för att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren om anställningsvillkoren.

Sjömanskommittén förordar en mindre jämkning av ordalagen.

Remissyttrandena. Enligt *segelfartygsföreningens* åsikt bör ansvaret för att skriftligt avtal upprättas mellan redare och befälhavare icke åvila redaren ensam utan båda parterna. Föreningen föreslår, att lagrummet ändras i enlighet därmed.

Departementschefen. Kommittén har icke föreslagit ändring i nuvarande ordning, enligt vilken det ankommer på redaren att såsom arbetsgivare tillse att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren. Denna ordning synes ändamålsenlig och skäl torde alltså ej föreligga att tillmötesgå segelfartygsföreningens önskemål om ändring av lagrummets innehåll.

2 §.

I lagrummet stadgas för närvarande att, därest överenskommelse icke träffats om tjänsteavtalets varaktighet, avtalet skall anses slutet att tre månader efter det uppsägning å någondera sidan skett upphöra i svensk hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning. Befälhavaren är dock berättigad att, om han varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, tre månader efter uppsägning frånträda avtalet jämväl i utländsk lossnings- eller lastningshamn.

Sjömanskommittén framhåller, att den i lagrummet lämnade särbestämelsen om segelfartyg numera saknar betydelse, och föreslår därför att den borttages. Vidare påpekas, att lagen saknar föreskrift för det fall att fartyget anlöper hamn, där det skall uppläggas. I anslutning därtill omnämnes att från flera håll det önskemålet framförts, att lagen måtte uttryckligen jämställa sådan hamn med lossnings- och lastningshamn. Kommittén finner det ovisst, huruvida lagrummet i sin nuvarande avfattning tillåter befälhavaren att lämna tjänsten i uppläggningshamn, och har ansett sig böra beakta de framkomna ändringsönskemålen. Slutligen föreslås en redaktionell ändring av ordalagen i paragrafens inledande sats.

Departementschefen. Mot kommitténs ändringsförslag, vilka icke föranlett något uttalande från remissinstansernas sida, synes icke vara något att erinra.

3 §.

Enligt 3 § första stycket gällande lag är redaren berättigad att när som helst skilja befälhavaren från dennes befattning. I anslutning därtill stadgas i andra stycket att, därest befälhavaren avskedas innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända och utan att han själv givit anledning därtill, han äger rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider. I tredje stycket lämnas en hjälpregel för det fall, att utredning angående förlusten ej förebringas. Befälhavaren blir då berättigad till en standardersättning, motsvarande hyra för tre månader jämte fri resa med underhåll till den ort, där tjänsten rätteligen skolat frånträdas. Det må i detta sammanhang erinras att uppsägningstiden för befälhavaren enligt 2 § är tre månader. Samma uppsägningstid gäller vanligen enligt avtalen.

Bestämmelserna i 3 § motsvaras för besättningens del av reglerna i 34 §. Sakligt skiljer sig 3 § från 34 § endast såtillvida, att det skadestånd, som utgår enligt hjälpregeln i sistnämnda paragraf, bestämts till hyra för två månader, om sjömannen tillhör befälsgraden, och för en månad om han tillhör manskapsgraden. Av 13 § framgår att uppsägningstiden för befälet är en månad och för manskapet sju dagar. De för sjömännen gällande tjänsteavtalen stadga i huvudsak samma uppsägningstid.

Sjömanskommittén framhåller inledningsvis, att den i 3 och 34 §§ lämnade huvudregeln överensstämmer med gällande principer på skadeståndsrättens område, men att den saknar motsvarighet i 1864 och 1891 års sjölagar, enligt vilka ersättningen vid kontraktsstridigt avsked utgick med standardbelopp. Kommittén hänvisar till motiven till 1891 års lag, vari anföres att det principiellt riktiga visserligen vore, att den avskedade tillerkändes varken mer eller mindre än full ersättning för den skada som åsamkades honom genom kontraktsbrottet, men att — med hänsyn till svårigheten eller omöjligheten att uppskatta skadan, särskilt med de former under vilka tvister därom åtminstone i första hand prövades — det vore nödvändigt att välja en i viss mån godtycklig utväg. Kommittén erinrar därjämte om att i motiven till gällande sjömanslag framhålles, att denna synpunkt visserligen vore värd synnerligt beaktande, men att den syntes kunna nöjaktigt tillgodoses genom att regeln om standardersättning bibehölles såsom en hjälpregel att användas i de fall då ersättningsfrågan icke utreddes. Kommittén påpekar även, att den norska sjömanslagen icke föreskriver annan form för gottgörelse vid kontraktsstridigt avsked än standardersättning, samt att den danska lagen intager samma ståndpunkt såvitt angår besättningen.

I fortsättningen omnämner kommittén, att under de nordiska överläggningarna önskemål framkommit från danskt och finskt håll om att de

övriga länderna skulle ansluta sig till den norska ståndpunkten. Därvid hade från norsk sida vitsordats att regeln om standardersättning visat sig synnerligen praktisk och uppenbarligen bidragit till att förhindra tvister, varför den avgjort vore att föredraga framför en regel, vars tillämpning förutsatte prövning av omständigheterna i varje särskilt fall. Kommittén tillägger, att de nordiska överläggningarna även utmynnade i att samtliga fyra länders Köpenhamns-utkast upptogo den norska lagens regler om standardersättning.

Kommittén övergår därefter till att redogöra för huvudgrunderna i svensk rättspraxis på förevarande område. Det framhålls, att en sjömans tjänstesavtal vanligen torde vara slutet att efter viss uppsägningstid upphöra i svensk hamn. Kommittén anför härefter följande.

»Tvekan torde icke råda därom, att sjömannen till följd av avtalets innehåll i princip är förhindrad att lämna fartyget annorstädes än i svensk hamn och att han förty gör sig skyldig till icke endast kontraktsbrott utan även rymning, om han lämnar fartyget i utländsk hamn. Saken ställer sig emellertid annorlunda ur arbetsgivarens synpunkt. Från redarhåll har med skärpa hävdats, att kontraktsbrott icke föreligger från arbetsgivarens sida, om sjömannen avmönstras i utlandet, blott han får ersättning, motsvarande fri resa med underhåll till svensk hamn samt hyra under den tid, som normalt kan beräknas åtgå för hemresan, dock minst under tid som svarar mot den avtalade uppsägningstiden. Från arbetstagarnas sida har lika bestämt gjorts gällande, att ett avskedande föreligger, så snart sjömannen blir avmönstrad i utlandet. Till en början intog svensk rättspraxis samma ståndpunkt som redarna (jfr ex. NJA 1931:91), men genom arbetsdomstolens dom nr 19/1934 får anses vara slutgiltigt fastslaget, att en i utlandet verkställd avmönstring, när avtalet föreskriver frånträdande i svensk hamn, är att betrakta såsom ett sådant avskedande ur tjänsten, som enligt 34 § sjömanslagen medför skyldighet för redaren att utgiva ersättning för sjömannens förlust. Norsk rättspraxis är så sträng på denna punkt, att sjömannen anses vara avskedad, om fartyget lämnar den norska hamn där sjömannen ilandsatts, innan uppsägningstiden gått till ända.»

Kommittén påpekar vidare, att enligt arbetsdomstolens tolkning av den svenska sjömanslagens nuvarande skadeståndsregler det sjömannen tillkommande skadeståndet icke kan bestämmas till högre belopp än som erfordras för att försätta sjömannen i samma ställning som om han snarast möjligt efter den tidpunkt, då avskedandet ägde rum, blivit med fartyget förd till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande och tillika fått åtnjuta uppsägningstid. I anslutning därtill anmärker kommittén att, även om sålunda grunden för skadeståndets beräkning får anses klar, omständigheterna i det särskilda fallet kunna vara sådana att de inbjuda till tvister. Sålunda ha parterna måhända olika uppfattning om storleken av det belopp, som erfordras för att försätta sjömannen i nyssnämnda ställning, eller ock kan från arbetsgivarens sida exempelvis påstås, att det är möjligt för sjömannen att resa med den eller den lägenheten, under det att sjömannen gör gällande, att tiden är för knapp för detta. Vidare kan tvist uppstå angående i vad mån särskilda omständigheter, såsom tillstötande sjukdom, inverka på ersättningens storlek.

Avslutningsvis anför kommittén, att den ingalunda vill förneka att det ur principiell synpunkt vore riktigast att i lagen bibehålla nuvarande regler angående sättet för skadeståndets beräkning, men att kommittén å andra sidan icke kunnat bortse från de praktiska fördelar som otvivelaktigt följa med en regel om standardsättning. En avvikelse från vedertagna rättsgrundsatser måste anses vara försvarad med hänsyn till sjöfartsnäringsens särart. En sådan regel har, påpekar kommittén, tillämpats i Sverige under lång tid före tillkomsten av gällande sjömanslag och i Norge även för tiden därefter, utan att obilliga eller eljest stötande följder kunnat påvisas. Vid övervägande av vad sålunda anförts och med beaktande av angelägenheten att söka upprätthålla den nordiska enigheten har kommittén beslutat föreslå, att den befälhavaren och sjöman tillkommande ersättningen vid kontraktsstridigt avsked alltid skall utgå med standardbelopp.

I fråga om skadeståndets storlek föreslår kommittén, att detta för befälhavaren bestämmes till hyra för tre månader med rätt till fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller till hemorten här i riket. Möjlighet att resa till hemorten i riket innefattar en nyhet.

Det må redan här anmärkas att kommittén i fråga om besättningen föreslår, att skadeståndet såväl beträffande befäl som manskap skall utgå med belopp motsvarande hyra för två månader.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* vilja bibehålla nuvarande skadestandsregler. De anse, att tillämpningen av dessa regler icke givit anledning till särskilda svårigheter, samt att icke heller i övrigt bärande skäl förebringats för ett avsteg från allmänt vedertagna principer på skadestandsrättens område. Ett sådant avsteg är enligt deras åsikt desto mindre berättigat som man på andra områden, där sjömansyrkets särart icke föranleder till annat ståndpunktstagande, strävar efter att få de till sjöss gällande bestämmelserna i samklang med motsvarande föreskrifter i land. Reservanterna kunna icke heller finna det riktigt, att befälhavare eller besättningsmän, som efter avsked erhålla ny anställning — vilket då det gäller allt befäl åtminstone för närvarande kan ske utan tidsutdräkt — skola intill en tid av tre respektive två månader uppbära dubbel hyra. I den praktiska tillämpningen av den norska sjömanslagen synas också reglerna om standardsättning enligt reservanternas mening ofta ha lett till stötande resultat och den förenkling av skadestandsberäkningen, som vinnes genom dylika regler, torde sålunda icke uppvägas av betydande olägenheter ur rättvisesynpunkt.

Remissyttrandena. Kommerskollegium, befälsorganisationerna, sjöfolksförbundet och landsorganisationen ansluta sig till kommitténs förslag i vad avser principen om standardsättning vid kontraktsstridigt avsked.

Kommerskollegium understryker emellertid, att man genom en återgång till standardersättningen släppt själva grunden för att ersättning i föreliggande fall skall utgå, nämligen att vederbörande skall gottgöras för en verklig och oförskylld förlust. I allmänhet torde standardersättningen överstiga denna förlust; i vissa fall kanske förlust icke föreligger. Givet är dock att i undantagsfall den verkliga förlusten kan vara större än nämnda ersättning. Kollegium har emellertid med hänsyn till att den av kommittén föreslagna regeln måste bidra till att förhindra tvister mellan parterna och sålunda visa sig praktisk, särskilt med de former under vilka dylika tvister i första hand prövas, funnit sig icke böra avstyrka regelns återinförande i sjömanslagen.

Även *fartygsbefälsföreningen* anser, att ifrågavarande regel är ägnad att förhindra tvister.

Maskinbefälsförbundet framhåller, att 34 § i sin nuvarande lydelse i stort sett är utan betydelse för sjömännen. Enligt förbundets uppfattning är det ytterst sällan som en jämlikt nämnda lagrum avskedad sjöman erhåller ersättning för den förlust han lider genom avskedandet. Framförallt gäller detta, då sjömannen avskedas i utländsk hamn. Förbundet hänvisar till den av kommittén lämnade redogörelsen för gällande rättspraxis och anmärker i anslutning därtill att sjömannens förlust vanligen icke täckes av den ersättning som sålunda tillerkännes honom. Förbundet understryker emellertid, att nämnda praxis icke medfört att tvister kunnat undvikas. Så blir fallet endast om i lagen föreskrives, att ersättningen vid kontraktsstridigt avsked skall utgå med standardbelopp.

Också *sjöfolksförbundet* hyser den åsikten, att nuvarande skadeståndsregler äro utan betydelse för sjöfolket och att kommitténs förslag skulle innebära en avsevärd förbättring samt giva sjömännen ett relativt gott skydd i anställningen.

Hovrätten, socialstyrelsen, rådhusrätten samt *redare- och övriga arbetsgivareorganisationer* ansluta sig till reservanternas uppfattning, att nuvarande skadeståndsregler böra bibehållas.

Rådhusrätten kan icke finna en avvikelse från vedertagna principer på skadeståndsrättens område motiverad med hänsyn till sjöfartsnäringsens särart. Enligt rådhusrättens mening tager nuvarande hjälpregel tillbörlig hänsyn därtill. Rådhusrätten tillägger emellertid, att det uppenbarligen många gånger kan te sig svårt att i det ögonblick, då anställningen upphör och därmed frågan om skadeståndets utbetalande aktualiseras, bedöma i vad mån den avskedade kommer att lida ekonomisk förlust genom avskedandet. Det kan då givetvis rent praktiskt ligga nära till hands att ansluta sig till principen om standardersättning för att undvika anledning till eventuella tvister. Oaktat denna lösning valts i samtliga fyra nordiska länders Köpenhamnsutkast, anser sig rådhusrätten böra avstyrka att dylika överväganden läggas till grund för en lagstiftning, som berör skadeståndsrätten.

Icke heller enligt *hovrättens* och *socialstyrelsens* mening är det berättigat att säga, att en avvikelse från vedertagna rättsgrundsatser på denna punkt är försvarad med hänsyn till sjöfartsnäringsens särart.

Kanalflottans rederiförening anser kommitténs förslag innebära en summarisk rättskipning, som strider mot svensk rättsåskådning.

I frågan om storleken av den befälhavaren tillkommande standardersättningen anmärker *fartygsbefälsföreningen*, att kommittén torde förbisett att den föreslagna gottgörelsen icke täcker förlust för sådan befälhavare som har längre uppsägningstid än tre månader och att den icke heller kan anses skälig för befälhavare som anställs för viss tid (seglation, ett år eller dylikt). Föreningen hemställer därför om sådan utformning av 3 §, att i intet fall standardersättningen för befälhavare må vara mindre än hyra under hans uppsägningstid eller kvarstående tid enligt tjänstgöringskontrakt. Vidare yrkar föreningen, att ersättningen i allt fall skall bestämmas till hyra för sex månader.

Även *Visby sjömanshus* uttrycker farhågor för att kommitténs förslag innebär en försämring för befälhavaren.

Segelfartygsföreningen föreslår, att ersättningen skall begränsas till hyra för en månad.

I anslutning till detta lagrum bör ett av *maskinbefäls-* och *sjöfolksförbunden* under 11 § väckt spörsmål omnämnas. Dessa förbund yrka nämligen, att ordet »hyra» såsom varande ålderdomligt skall utbytas mot ordet »lön». Maskinbefälsförbundet tillägger att ordet »lön» nyttjas såväl i de ombordanställdas kollektivavtal som i alla andra anställningsförhållanden.

Kommerskollegium invänder häremot, att ordet »hyra» i fråga om sjöfolkets anställningsförhållanden har speciell hävd och att någon förändring därför icke är påkallad.

Departementschefen. Vad först angår yrkandet att ordet »hyra» skall utbytas mot ordet »lön» torde häremot icke kunna åberopas annat än traditionella skäl. Enligt min mening äro dessa icke tillräckligt vägande. Det är obestridligt, att ordet »hyra» i vanligt svenskt språkbruk har en annan betydelse än i sjömanslagen. Härtill kommer att ordet »lön» i de mellan parterna gällande kollektivavtalen i viss utsträckning ersatt ordet »hyra».

Vad härefter beträffar de föreslagna ändringarna i sak må inledningsvis framhållas, att hänsynen till sjöfartssäkerheten sedan gammalt ansetts fordra att redaren skall vara berättigad att när som helst skilja såväl befälhavaren som sjöman från tjänsten. Denna rätt föreligger sålunda även om avskedandet skulle stå i strid med tjänsteavtalet. Lagen har alltid upptagit föreskrifter, som ålagt redaren att utgiva skadestånd till den obehörigen avskedade. Skadestandsreglerna ha icke hela tiden varit uppbyggda på samma sätt. Enligt 1864 och 1891 års sjölagar fick den avskedade en på förhand skönsmässigt bestämd ersättning, motsvarande viss tids lön, varjämte han hade rätt till fri hemresa med underhåll på redarens bekostnad. I gällande sjömanslag däremot är huvudprincipen den, att ersättningen till den avskedade skall motsvara varken mer eller mindre än den förlust han lidit genom avskedandet. Principen står i överensstämmelse med allmänt tillämpade skadestandsregler. Den förut gällande föreskriften

om standardersättning har bibehållits som en hjälpregel i så måtto, att om utredning angående förlusten ej förebringas, den avskedade skall vara berättigad att erhålla lön för viss tid samt fri hemresa med underhåll. Tiden är för befälhavaren tre månader, för sjöman av befälsgraden två månader samt för sjöman av manskapsgraden en månad.

Kommittén förordar nu med hänvisning huvudsakligen till lämplighets-skäl en återgång till förut tillämpade skadestandsregler. Enligt kommitténs åsikt bör sålunda ett avsteg göras från allmänt gällande principer på skadestandsrättens område. Uppenbart är att ett sådant avsteg kan rättfärdigas endast av hänsyn till de säregna förhållandena inom sjöfartsnäringen. I sådant hänseende må framhållas att flertalet av de tvister, som kunna uppstå angående storleken av den sjöman tillkommande ersättningen vid kontraktsstridigt avsked, till följd av stadgandet i 43 § i första hand bli prövade av mönstringsförrättaren. Eftersom denne sällan torde vara juridiskt skolad, är det av särskild betydelse att lagens regler äro lätta att tillämpa. För en regel om standardersättning tala även andra synpunkter. Såsom av maskinbefäls- och sjöfolksförbundens yttranden framgår är det bland sjömännen en utbredd uppfattning, att de enligt nuvarande skadestandsregler i allmänhet erhålla en otillbörligt låg ersättning. För den enskilde sjömannen framstår det som en orättvisa att redaren är lagligen berättigad att, i strid mot det mellan parterna ingångna avtalet, avskeda sjöman utan annan påföljd än skyldighet att betala honom den ersättning som skulle utgått vid uppsägning i vanlig ordning; sjömannen däremot är förfallen till ansvar för rymning, om han lämnar tjänsten i strid mot avtalet. Det synes mig icke kunna bestridas att ett sådant betraktelsesätt har ett visst fog. Skall lagen upptaga en regel om standardersättning, fordrar billigheten uppenbarligen att regeln så utformas, att den avskedade i övervägande antalet fall blir ordentligt gottgjord. Därvid kan det av lätt insedda skäl ej undgås att den avskedade ofta kommer att erhålla större gottgörelse än som motsvarar hans verkliga förlust. Denna omständighet synes dock ej ägnad att ingiva allvarligare betänkligheter. Det må erinras att beträffande den enskilda arbetsanställningen i land utvecklingen i viss mån går i den riktningen att arbetsgivaren har svårt att avskeda en arbetstagare utan att kunna åberopa något i arbetsavtalet särskilt angivet skäl. Såsom inledningsvis antytts är det av hänsyn till sjöfartsnäringens särart uteslutet att ifrågasätta något liknande beträffande anställning å ett fartyg. I betraktande bland annat härav ter det sig knappast obilligt om den ombordanställda, som utan vidare måste finna sig i ett kontraktsstridigt avsked, kan påräkna en ej alltför snävt tilltagen ersättning. Till stöd för förslaget om standardersättning må slutligen också framhållas att samtliga nordiska utkast upptaga en dylik regel.

Vad härefter angår frågan om storleken av befälhavarens ersättning finner jag i likhet med kommittén, att den bör motsvara lön för tre månader med rätt för befälhavaren att erhålla fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, därest 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten i

riket. Skäl synes ej föreligga att ge ersättning för längre tid än enligt gällande hjälpregel. Gentemot fartygsbefälsföreningens yttrande vill jag slutligen framhålla, att 3 § endast såtillvida torde vara av tvingande natur, som befälhavaren icke på förhand kan avsäga sig rätten att vid kontraktsstridigt avsked erhålla den i lagen angivna ersättningen. Det är sålunda intet som hindrar att befälhavaren genom avtal med redaren tillförsäkrar sig en högre ersättning.

4 §.

I lagrummet lämnas för närvarande regler angående hyran för det fall, att redaren avskedar befälhavaren därför att denne till följd av sjukdom eller skada är ur stånd att föra fartyget. Huvudregeln är att befälhavaren äger rätt att av redaren erhålla hyra för tre månader efter avgången från tjänsten (sjukhyra). Lagrummet upptager emellertid vidare det stadgandet att, om befälhavaren ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller förtegit den vid tjänstens antagande, han icke är berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

I huvudsak likartade regler för besättningen återfinnas i 32 § gällande lag.

I detta sammanhang må anmärkas att såväl befälhavaren (se 7 och 28 §§) som sjöman (se 28 §) är berättigad till sjukvård på redarens bekostnad under närmare angiven tid. Även här gäller dock den begränsningen, att förmånen icke utgår där vederbörande ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller förtegit den vid tjänstens antagande.

Slutligen må tilläggas att enligt 28 § sjömanslagen gäller att, då fråga är om svensk sjöman som kvarlämnas i utlandet och är behäftad med könsjukdom i smittsamt skede, kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter anställningens upphörande bestrides av statsmedel.

Sjömanskommittén anmärker inledningsvis att, ehuru lagen saknar uttrycklig föreskrift därom, det är självklart att även *uppsåtligen* ådragen sjukdom eller skada medför förlust av rätten till sjukhyra och sjukvård. Kommittén förordar, att detta direkt utsäges i lagen, eftersom därigenom överensstämmelse skulle uppnås med övriga nordiska sjömanslagar.

Kommittén övergår därefter till frågan om könssjukdomarnas ställning. Det påpekas, att gällande sjömanslag icke lämnar särbestämmelser för dessa sjukdomar, men att enligt rådande rättsuppfattning en könssjukdom är att betrakta såsom självförvållad intill dess vederbörande visat, att han oförskyllt ådragit sig sjukdomen. Såsom kommittén anmärker följer därav så gott som undantagslöst att en ombordanställd, vilken ådragit sig en könssjukdom, icke kan kräva sjukhyra och ej heller sjukvård på redarens bekostnad. Kommittén hävdar, att uppfattningen om könssjukdomarna tidigare torde varit en annan. Därvid hänvisas till att redaren under den tid 1864 års sjölag gällde ansågs pliktig att bekosta vården av könssjuk sjö-

man, oaktat jämväl denna lag befriade redaren från skyldigheten att bestrida vårdkostnader, uppkomna på grund av sjukdom som sjöman ådragit sig genom grovt vållande. Beträffande 1891 års sjölag anför kommittén, att lagen visserligen stadgade rätt för redaren att å sjömans hyra avkorta vad redaren utgivit för dennes räkning för vård som föranletts av könssjukdom, men att varken av lagens ordalydelse eller av förarbetena till lagen med säkerhet kan utläsas, huruvida anledningen till denna lagens inställning var att sådan sjukdom ansågs vara självförvållad. Kommittén understryker emellertid, att i varje fall vid tiden för tillkomsten av gällande sjömanslag den allmänna uppfattningen blivit den, att en könssjukdom — därest icke motsatsen bevisades — vore att anse såsom ådragen genom eget grovt vållande.

Vid sin prövning av förevarande spörsmål anför kommittén följande:

Kommittén hävdar till en början, att det icke är förenligt med vår tids uppfattning att utan vidare fastslå, att en könssjukdom skall vara att betrakta såsom ådragen genom eget grovt vållande. Enligt kommitténs mening bör tvärtom utgångspunkten — liksom beträffande alla andra sjukdomar — vara den, att sjukdomen icke är att anse såsom självförvållad. Vad särskilt angår sjömansyrket måste i denna fråga hänsyn tagas till yrkets särart och de förhållanden varunder vederbörande lever. Kommittén har vidare beaktat, att gällande praxis måste fresta den, som ådragit sig en könssjukdom, att i det längsta söka dölja sin sjukdom, eftersom han eljest riskerar att själv få bekosta erforderlig vård samt förlora sina löneförmåner. En sådan ordning är icke till fördel vare sig för den sjuke eller hans omgivning. Det är kommittén bekant, att det stora danska rederiet »Det Østasiatiske Kompagni» i Köpenhamn ändrat inställning till könssjukdomarna. Från och med år 1947 har detta rederi såsom ett led i kampen mot könssjukdomarna i fråga om sjukvård jämställt dem med andra sjukdomar. Rederiet anser nämligen, att härigenom större säkerhet vinnes för att sjukdomsfallen skola komma under behandling i rätt tid. Rederiet har vidare funnit, att den nya ordningen icke blivit särskilt kostsam för rederiet, framförallt beroende därpå att en i tid behandlad könssjukdom numera endast i undantagsfall blir så elakartad att arbetsoförmåga uppstår eller sjukhusvård i land erfordras.

Med stöd av vad sålunda anförts finner kommittén det böra lagfästas, att den rätt till hyra och fri sjukvård som enligt sjömanslagen tillkommer sjuk befälhavare eller sjöman icke skall gå förlorad av den anledningen att sjukdomen är en könssjukdom. Enligt kommitténs mening är det skäligt att sjöfartsnäringen och icke den enskilde får bära de utgifter som kunna uppkomma i sådant sammanhang. Kommittén anser emellertid, att en lagbestämmelse därom icke bör göras undantagslös. Sålunda synes det kommittén naturligt, att bestämmelsen blir tillämplig endast i fråga om svenskt sjöfolk. Detta sammanhänger med det förhållandet att svenska sjömän, som äro anställda å utländska fartyg, torde få avstå från hyra samt själva bekosta vårderna, då fråga är om könssjukdom. De sålunda föreslagna reglerna överensstämmer med dem, som upptagits i de fyra Köpenhamns-utkasterna. Härutöver bör emellertid enligt kommitténs mening utsägas att, där den

ombordanställde ådragit sig könssjukdomen avsiktligen, han icke äger kräva hyra eller sjukvård på redarens bekostnad.

Slutligen har kommittén förordat ett par redaktionella jämkningar i lagtexten, närmast föranledda av de nya bestämmelserna om könssjukdomar.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* förklara sig icke kunna biträda kommitténs förslag i fråga om könssjukdomarna. Enligt deras mening är det stötande mot rättskänslan att stadga så långt gående förmåner för sjömännen i fall, där de ha särskild anledning till försiktighet. Reservanterna framhålla, att könssjukdomarna äro mycket vanliga bland sjömännen och att desamma ofta äro förorsakade av vårdslöshet från deras sida. De föreslagna reglerna äro enligt reservanternas åsikt uppenbarligen ägnade att motverka alla de försök till förbättring å detta område, som sedan lång tid tillbaka gjorts från skilda håll.

Remissyttrandena. *Befälsorganisationerna, sjöfolksförbundet och landsorganisationen* ha helt anslutit sig till kommitténs förslag i fråga om könssjukdomarna. Sålunda finner *maskinbefälsförbundet* det vara på tiden, att den nuvarande, helt förlegade inställningen till könssjukdomarna ändras. Enligt förbundets mening föreligger icke någon rimlig anledning till att en könssjuk sjöman skall försättas i sämre ställning än sjöman, som ådragit sig annan sjukdom. Det kan icke vara riktigt att låta moraliska värdeomdömen vara avgörande för frågans lösning. Förbundet framhåller vidare, att enligt de engelska kollektivavtalen (särskild lagstiftning saknas) de veneryska sjukdomarna icke äro att likställa med självförvållade sjukdomar. Enligt förbundets åsikt innebär kommitténs förslag ett viktigt framsteg i kampen mot könssjukdomarna.

Jämväl *medicinalstyrelsen* biträder kommitténs uppfattning, att könssjukdomar böra jämnställas med övriga sjukdomar och att utgångspunkten bör vara den, att könssjukdomarna icke äro att anse som självförvållade. I anslutning härtill anför styrelsen följande.

Genom behandlingsmedlens utveckling under senare år är det numera möjligt att behandla könssjukdomar i färskt stadium så snabbt, att dessa sjukdomar knappast behöva medföra arbetsoförmåga under mer än något dygn. Gonorré behöver sålunda som regel blott behandlas med *en* injektion av penicillin, och syfilis i färskt stadium under några dagar, ehuru det vid brådskande fall även vid syfilis är möjligt att giva en så stor engångsdos, att vidare behandling kan undvaras eller givas vid ett senare tillfälle. Komplikationer (t. ex. gonorroisk bitestikelinflammation, »nedslag») eller äldre stadier av sjukdomarna kräva längre tids behandling men inträda mycket oberäkneligt och i fråga om syfilis kanske först 3—50 år efter smittans ådragande.

De två övriga könssjukdomarna, *ulcus molle* och *lymfogranuloma inguinale*, vilka sjukdomar äro synnerligen sparsamt förekommande i Sverige, kräva längre behandling (4—7 dagar) men då behandlingen består i intagande av tabletter kan den utan större olägenhet försiggå ombord och medför endast i undantagsfall arbetsoförmåga.

Av det ovan sagda framgår, att färska fall av könssjukdomar numera kunna behandlas med en engångsdos eller under några få dagar. Komplikation

tioner inträda oregelbundet och efter lång tid blott i fall, som ej behandlats, varför man ur praktisk synpunkt kan bortse från dem. Avsiktligt ådragna könssjukdomar torde sålunda i praktiken komma att bli utan betydelse som anledning till avmönstring.

På grund av det anförda finner styrelsen ej skäl att föreslå annan ändring i de av kommittén föreslagna reglerna än att bestämmelsen om avsiktligt ådragen könssjukdom skall utgå.

Kommerskollegium förklarar sig icke vilja taga ställning till frågan huruvida könssjukdom utan vidare bör anses förvärfvad genom grovt vållande eller ej. Kollegium anser emellertid, att enahanda rätt till ersättning vid sådan sjukdom som vid annan sjukdom torde vara ägnad att gagna sjukdomens bekämpande. Med hänsyn till den försvinnande ringa betydelse, undantaget för avsiktligt ådragen könssjukdom torde kunna få, och oklarheten om gränsen mellan uppsåt och avsikt anser kollegium lagrummet böra erhålla sådan lydelse, att därav framgår att sjömannen, därest könssjukdomen är uppsåtligt ådragen, förlorar rätten till sjukhyra och sjukvård på redarens bekostnad.

Socialstyrelsen — som inledningsvis understryker att en könssjukdom enligt gällande praxis i regel är att betrakta såsom självförvällad — finner de av kommittén anförda sociala skälen för att jämställa könssjukdomarna med andra sjukdomar i och för sig värda allt beaktande men ifrågasätter om fog föreligger att ålägga redaren att utge sjukhyra i sådant fall. Styrelsen erinrar därvid om att en i utlandet kvarlämnad sjöman, som lider av könssjukdom i smittsamt skede, får sina sjukvårdskostnader ersatta av staten.

Hovrätten ställer sig mycket tveksam till de av kommittén föreslagna särreglerna vid könssjukdom och förklarar sig icke kunna uttala någon uppfattning i frågan huruvida reglerna äro ägnade att underlätta de försök till förbättring av hygien på detta område, som hittills gjorts, eller ej. Enligt hovrättens mening synes det emellertid vara att gå väl långt att ålägga redaren att betala sjukhyra och sjukvård även vid grovt vållande. I anslutning härtill ifrågasätter hovrätten, att man skulle kunna tänka sig en bevisregel som medförde viss säkerhet för att icke könssjukdom i varje fall ansåges ådragen genom grovt vållande. Häremot kan emellertid lätt invändas, att ett sådant schematiskt bedömande icke bör ifrågakomma, utan att verklig utredning måste fordras. Samtidigt framhåller hovrätten, att de praktiska svårigheterna att förebringa dylik utredning av värde äro uppenbara, varför man torde få avstå från att uppställa en bevisregel. Till sist anmärker hovrätten — i likhet med kommerskollegium — att i allt fall ordet »avsiktligt» bör utbytas mot ordet »uppsåtligt».

Hovrättens yttrande, som avgivits av presidenten och tre av hovrättens ledamöter, är icke enhälligt. Två av ledamöterna förklara sig icke ha något att erinra mot de av kommittén föreslagna reglerna.

Rådhusrätten kan icke finna, att bärande skäl förebärgs för förslaget att tillerkänna könssjuk sjöman sjukhyra även i det fall, att det kan bevisas att han ådragit sig sjukdomen uppsåtligt eller genom grovt vållande. En-

ligt rådhusrättens mening har tillbörlig hänsyn till sjöfartsnäringens särart tagits, om man — i strid med vad tidigare ansetts vara riktigt — lägger bevisbördan på redaren, då det gäller att bedöma huruvida grovt vållande föreligger eller ej. Däremot anser rådhusrätten att av humanitära skäl sjukvård knappast kan förvägras en könssjuk sjöman. Avslutningsvis anmärker rådhusrätten att det ter sig såsom något för sjömanskåren nedsättande att man på allvar skall behöva beakta det fall, att någon med avsikt ådrager sig könssjukdom.

Generalkonsulatet i New York hyser starka betänkligheter mot kommitténs förslag såsom icke ägnat att befordra försiktighet hos sjöfolket. Konsulatet ifrågasätter om det icke vore mera praktiskt med en regel, enligt vilken rätten till sjukhyra och sjukvård vid könssjukdom förlorades i fall där vederbörande sjöman underlåtit att följa lämnade anvisningar för profylaktisk behandling.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivarorganisationer motsätta sig kommitténs förslag i fråga om könssjukdomarna.

Redareföreningen framhåller, att förslaget i verkligheten innebär, att redaren blir skyldig att utgiva ersättning till envar sjöman, som lider av vene-risk åkomma. Enligt föreningens åsikt är kommitténs förslag på denna punkt absurt och vilar på en tyvärr mycket nedsättande bedömning av sjöfolkets moraliska kvalifikationer. Föreningen frågar sig om det verkligen kan vara meningen, att sjömännen, som mycket väl känna till riskerna av sexuella eskapader i hamnarna, skulle medgivas laglig rätt att övervältra de ekonomiska följderna därav på sin arbetsgivare utan att behöva iakttaga någon som helst varsamhet. Föreningen måste bestämt rikta sig mot detta förslag, som står i strid med gängse uppfattning om rätt och billighet och som säkerligen skulle i hög grad medverka till spridningen av könssjukdomarna. Tvärtom hade man bort rekommendera åtgärder ägnade att motverka överföringen av dessa sjukdomar. Enligt föreningens åsikt skulle det vara lämpligt om fartygen i sådant syfte ombord medförde preparat, avsedda för detta ändamål, och att preparaten mot skälig ersättning tillhandahölles sjömännen.

Departementschefen. Enligt gällande lag är såväl befälhavaren som annan i redarens tjänst å fartyget anställd person i princip berättigad till lön, så länge han kvarstår i tjänsten. Så är fallet även om han skulle vara arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada. Därjämte äger den ombordanställda rätt till sjukvård på redarens bekostnad under den tid tjänsteförhållandet består. Lagen berättigar emellertid redaren att avskeda ombordanställd, som till följd av sjukdom eller skada för längre tid är ur stånd att fullgöra tjänsten. Den avskedade har då rätt till lön ävensom till fri sjukvård under i lagen närmare angiven tid. Sistnämnda förmån utgår jämväl då ombordanställd av annan anledning måste lämna tjänsten. Allmänt gäller emellertid det undantaget, att den ombordanställda icke äger rätt till sjuklön eller fri sjukvård, om han ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande.

Såsom kommittén framhållit är rättsuppfattningen för närvarande den, att könssjukdom är att betrakta såsom självförvållad, såvida icke den sjuke kan visa att sjukdomen är oförskyllt ådragen. Eftersom detta endast i undantagsfall torde vara möjligt, blir följden att ombordanställd som lider av könssjukdom får avstå från lön om han skulle bli arbetsoförmögen eller avskedad på grund av sjukdomen, och vidare får han, med undantag för det i 28 § tredje stycket omförmälda fallet, själv bekosta sjukvården. Denna praxis måste anses klart otillfredsställande. Såsom kommittén påpekat, medför den, att den sjuke frestas att dölja sin sjukdom till skada både för sig själv och andra. Det är även naturligt, att sjukdomens art — jämte den omständigheten att ett avskedande icke medför några ekonomiska upppoffringar — hos redarna kan skapa en benägenhet att välja denna utväg för att slippa behålla den sjuke ombord. Nu angivna omständigheter måste i viss mån verka hämmande på den kamp, som sedan flera år inom vårt land förts mot könssjukdomarna. Detta är desto mera betänkligt som erfarenheten visar, att könssjukdomarna äro särskilt vanliga bland sjöfolk, framförallt bland unga sjömän, och att smittan införes i landet huvudsakligen genom sjöfolket.

Det är ingalunda en tillfällighet, att utövarna av sjömansyrket äro särskilt utsatta för könssjukdom. Härtill bidraga åtskilliga av yrkets särart betingade omständigheter, på vilka det icke torde vara nödvändigt att närmare ingå. Det ligger därför ingenting orimligt i tanken, att kostnaderna i samband med dessa sjukdomar skola bäras av sjöfartsnäringsen och icke av den enskilde sjömannen. Det må erinras om att 1864 års sjölag intog denna ståndpunkt. En ändring skedde visserligen i och med tillkomsten av 1891 års lag, men den huvudsakliga anledningen härtill torde ha varit, att könssjukdomarna ansågos åsamka rederierna alltför betungande utgifter.

Såsom medicinalstyrelsen framhållit har läkarvetenskapens framsteg under senare år medfört, att könssjukdomarna numera äro ganska lätta att bota. Behandlingsmetoderna äro enkla och kostnaderna äro förhållandevis små. Endast i undantagsfall tager en i tid behandlad sjukdom sådan vändning, att arbetsoförmåga uppstår. Ur kostnadssynpunkt torde det alltså icke vara betänkligt att införa en lagbestämmelse, som ålägger redaren att bestrida dessa utgifter.

Om nu anförda omständigheter väsentligen stödjade kommittémajoritetens förslag, kan det emellertid ej förnekas, att de häremot gjorda invändningarna äga en viss tyngd. Såsom bl. a. socialstyrelsen och hovrätten framhållit, är det en långtgående ändring, om man ålägger redarna att betala sjuklön och sjukvård ej blott i fall, då sjömannen utan eget vållande eller trots vanliga profylaktiska åtgärder drabbas av könssjukdom, utan också i fall, då han utan vidare underlåtit vidtaga varje som helst försiktighetsmått och sedan blivit sjuk. Jag har därför — i anslutning till hovrättens yttrande — öfvervägt möjligheterna att uppställa en bevisregel, som å ena sidan, till skillnad från rådande praxis, ger säkerhet för att könssjukdom icke i alla eller ens flertalet fall betraktas som självförvållad men å andra sidan berövar den, som försummat vidtaga alla försiktighetsåtgärder och därför själv har

ansvaret, från åtminstone förmånen av sjuklön. Det har emellertid visat sig, att en sådan gränsdragning möter avsevärda svårigheter; att uppställa en helt schematisk bevisregel är för övrigt ur flera synpunkter mindre tilltalande.

Den av kommittén föreslagna regeln är, såsom kommerskollegium funnit, ägnad att underlätta kampen mot könssjukdomarna. Den ombordanställda skulle med denna regel icke längre ha anledning att dölja sin sjukdom, och det torde därför kunna antagas, att han omedelbart efter det symptomen framträtt kommer att anmäla sig för att erhålla lämplig behandling. Denna omständighet får anses avsevärt väga över den i vissa yttranden påpekade risken att vetskapen om ovillkorlig rätt till sjukhyra och fri sjukvård skulle avtrubba sjöfolkets intresse att iakttaga varsamhet, använda profylaktiska preparat etc.

Med hänsyn till det anförda och med understrykande av att här är fråga om ett yrke med aldeles särskilda förhållanden har jag ansett mig böra förordna kommitténs med övriga nordiska utkast överensstämmande förslag, att det undantag, som lagen stadgar beträffande självförvållad sjukdom, i princip icke skall gälla könssjukdom. Endast i så måtto synes förslaget icke böra godtagas som den av kommittén uppställda särregeln för »avsiktligt» ådragen könssjukdom — ett föga praktiskt fall — torde kunna utgå.

På de av kommittén anförda skälen bör den föreslagna utvidgningen av sjukförmånerna icke gälla utländska sjömän.

I övrigt har en redaktionell jämkning av ordalagen i kommitténs förslag vidtagits.

5 §.

Lagrummet upptager den bestämmelsen att befälhavare, som avskedas på grund av oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, icke är berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

Sjömanskommittén föreslår icke någon ändring i lagrummet.

Remissyttrandena. Enligt *segelfartygsföreningens* åsikt bör orden »grovt» och »grov» utgå.

Departementschefen. Anledning att ändra lagrummet på sätt segelfartygsföreningen föreslagit synes ej föreligga.

6 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att, om fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller förklaras efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, befälhavarens tjänsteavtal upphör att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll. Befälhavaren är emellertid pliktig att mot hyra och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten. Motsvarande bestämmelser för besättningen återfinnas i 41 § första stycket.

Enligt 6 § andra stycket skall vad i 41 § är stadgat för sjöman i fråga

om rätt till hyra vid arbetslöshet, till fri hemresa med hyra och underhåll under resan samt till ersättning för förlorade effekter gälla jämväl för befälhavaren.

I 41 § andra stycket föreskrives att svensk sjöman, som blir arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid han enligt första stycket åtnjuter hyra.

Enligt 41 § tredje stycket är svensk sjöman, vars anställning upphör i utlandet till följd av fartygets förolyckande, berättigad att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket, så ock hyra under resan, i den mån sådan icke utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Sjömannen är dock pliktig att under närmare angivna förutsättningar antaga tjänst å hemvänder fartyg.

Slutligen stadgas i 41 § fjärde stycket att svensk sjöman för förlust av effekter vid fartygets förolyckande äger rätt till ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen fastställer.

Sjömanskommittén understryker inledningsvis, att 6 och 41 §§ icke äro tillämpliga i andra fall än där fartyget gått under eller efter sjöolycka förklaras ej vara iståndsättligt (kondemnerats). I anslutning härtill omtalar kommittén, att från de ombordanställdas representanter inom kommittén påpekades att stadgandet om rätt till hyra vid arbetslöshet på grund därav kommit att få ringa betydelse för befälhavaren och sjömännen. Vid en sjöolycka tedde det sig nämligen ofta ovisst huruvida olyckan vore av sådan beskaffenhet att nämnda båda lagrum kunde tillämpas och det kunde dröja avsevärd tid innan denna fråga bleve slutgiltigt avgjord. Detta medförde att, ehuru sjöolyckan gjort en fortsatt tjänstgöring ombord å fartyget omöjlig, de ombordanställda vid arbetslöshet icke erhöle den i 41 § angivna ersättningen. I stället bleve de av redaren skilda från tjänsten och finge tillsvidare nöja sig med hyra under uppsägningstiden eller, om olyckan inträffat å annan ort än där tjänsten skulle frånträdas, för den längre tid resan dit kunde räcka. Skulle det sedermera befinnas, att fartyget vore iståndsättligt, vore de avskurna från möjligheten att kräva ytterligare ersättning. På grund av det anförda ifrågasatte de ombordanställdas representanter den utvidgningen av lagrummet, att därunder skulle inrymmas alla de fall, där skeppstjänsten icke kan fortgå till följd av olyckan.

Kommittén säger sig vid prövningen av denna fråga icke ha funnit skäl föreslå ändring i nu gällande regler. Då redarens skyldighet att vid arbetslöshet utgiva ersättning till befälhavaren och besättningen saknar motsvarighet inom andra arbetsförhållanden, har kommittén ansett, att skyldigheten icke bör utvidgas. Det framhålls emellertid att, därest förslaget till ändring av skadestandsreglerna i 3 och 34 §§ lagfästes, de ombordanställdas önskemål ändock skulle bli tillgodosedda i avsevärd mån.

Beträffande 6 § första stycket anför kommittén att, ehuru uttrycklig bestämmelse saknas därom, det torde ligga i sakens natur, att befälhavarens

skyldighet att bli tillstådes gäller även då så är påkallat med hänsyn till de ombordvarande. För tydlighetens skull bör föreskrift härom inflyta i lagrummet.

I fråga om rätten till fri hemresa med underhåll på statsverkets bekostnad framhåller kommittén, att denna förmån enligt den norska sjömanslagen utgår oberoende av om anställningen upphört i utlandet eller i hemlandet. Enligt kommitténs uppfattning är denna ståndpunkt riktig, varför det föreslås att den svenska lagen här bringas i överensstämmelse med den norska.

Slutligen föreslås av redaktionella skäl, att stadgandet om ersättning för förlorade effekter skall bilda en 42 § samt att hänvisningen i 6 § till detta stadgande skall flyttas till 7 §.

Remissyttrandena. I fråga om tillämpningsområdet för 6 och 41 §§ yrkar *sjöfolksförbundet*, att den ersättning, varom stadgas i 41 § andra stycket, skall utgå till sjöman, som blir arbetslös på grund av fartygets haveri, oavsett om fartyget efter haveriet visar sig vara iståndssättligt eller ej. Förbundet säger sig kunna påvisa konkreta fall, där fartyg gjort haveri och sjunkit men där arbetslöshetsersättning icke utgått, därför att fartyget bärgats och istandsatts lång tid — i vissa fall mer än ett år — efter haveriet. Enligt förbundets mening kan en sådan tillämpning av lagrummet knappast vara överensstämmande med lagens andemening.

Maskinbefälsförbundet erinrar om att förbundet sedan länge ansluter sig till den uppfattningen, att 6 och 41 §§ böra vara tillämpliga, så snart fartyget drabbas av haveri, som omöjliggör tjänstgöring ombord.

Ersättningsbyrån finner det beklagligt att kommittén icke kunnat följa de ombordanställdas förslag om förenklade regler, vilkas ändamålsenlighet kan vitsordas av de tjänstemän, som inom utrikesförvaltningen ha att syssla med hithörande spörsmål. Byrån framhåller, att nuvarande bestämmelser icke äro ägnade att underlätta handläggningen av dessa ärenden.

Kommerskollegium tillstyrker däremot kommitténs förslag.

Beträffande rätten till ersättning vid arbetslöshet i samband med fartygets förolyckande anför *segelfartygsföreningen*, att det icke kan anses riktigt att redaren skall betala sådan ersättning. Redaren har ingalunda makt att avvärja olyckan och vanligen gör han en stor förlust genom förlisningen. Föreningen påpekar dessutom, att motsvarande förmån icke utgår till någon arbetstagare i land. På grund härav yrkar föreningen, att stadgandet skall utgå ur lagen.

Angående rätten till fri hemresa med underhåll på statsverkets bekostnad anför *statskontoret*, att bakom det nuvarande stadgandet torde ligga den tanken att redaren, när hans fartyg förolyckas, ofta nog icke mäktar betala de ombordanställdas hemresa. Vidare påpekas att antalet totalhaverier numera är obetydligt i fredstid ävensom att redarna i stor utsträckning torde ha sina fartyg försäkrade eller ändock ha ekonomiska resurser att bestrida utgifterna för hemresan. Enligt

statskontorets mening bör det därför övervägas, om icke redaren i stället för staten borde gälda resekostnaderna eller staten i vart fall tillerkännas regressrätt mot redaren för havda utgifter. Slutligen säger sig statskontoret icke kunna tillstyrka, att denna förmån utvidgas till att gälla jämväl den inrikes farten.

Ersättningsbyrån ansluter sig till kommitténs förslag om utvidgning av bestämmelsen såvitt angår den utrikes farten och vidsträcktare inrikes fart. Däremot ställer sig *byrån* tveksam till frågan, om rätten till fri hemresa skall föreligga exempelvis i skärgårds- och insjötrafik.

Departementschefen. Vårt lands sjölagstiftning har sedan länge upptagit den bestämmelsen, att befälhavarens och besättningens tjänsteavtal förfalla, därest fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller efter sådan olycka förklaras icke vara iståndsättligt. Uppsägning av tjänsten är följaktligen icke erforderlig i sådant fall. För parterna å ömse sidor är det nämligen klart, att fortsatt tjänstgöring å fartyget omöjliggjorts genom förlisningen. Efter som avtalets upphörande icke har sin grund i kontraktsbrott från redarens sida, skulle en tillämpning av allmänna rättsgrundsatser leda till att befälhavaren och besättningen själva finge svara för sin skada och att sålunda redaren icke hade någon förpliktelse gentemot dem. Det har emellertid icke ansetts skäligt att till fullo tillämpa dessa grundsatser i förevarande fall. Det har framhållits att rimlig hänsyn måste tagas till sjöfartsnäringsens särart. Redan i 1864 års sjölag stadgades att redaren beträffande svenskt sjöfolk, vars anställning upphört i utlandet till följd av fartygets förolyckande, vore pliktig att bekosta hemresan. Alltsedan ikraftträdandet av 1891 års sjölag gäller att denna utgift skall bestridas av allmänna medel. I samband med införandet av gällande sjömanslag utvidgades förmånerna för svenskt sjöfolk vid fartygets förlisning. Det föreskrevs nämligen att redaren skulle betala hyra under hemresan. Vidare stadgades att han skulle vara pliktig att utgiva ersättning för de sjöfolkets personliga tillhörigheter, som förlorats vid förlisningen.

År 1934 tillfogades den föreskriften att svensk sjöman, som blir arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock för högst två månader. Föreskriften tillkom närmast för att möjliggöra ratifikation av en internationell konvention i ämnet, till vilken ett stort antal länder anslutit sig. Såsom grund för ifrågavarande förmån åberopades att befälhavaren och besättningen, vilka utan eget förvållande genom fartygets förolyckande helt oförberedda ställdes utan anställning, skäligen hade anspråk på att erhålla den hjälp som en viss ersättning vid uppkommande arbetslöshet utgjorde.

De skäl, som sålunda åberopats för att befälhavaren och besättningen vid fartygets förolyckande skola åtnjuta de i lagen angivna förmånerna, torde alltjämt vara lika vägande. Enligt min mening är det uteslutet att nu inskränka dessa förmåner. Jag kan följaktligen icke förorda bifall till segelfartygsföreningens yrkande i denna del.

Icke heller synes mig tillräckliga skäl föreligga att, såsom statskontoret ifrågasatt, på redaren överflytta den statsverket alltsedan år 1892 åvilande skyldigheten att bestrida utgifterna för sjöfolkets hemresa. För redaren torde det vara en tillräcklig belastning att han får betala sjöfolkets lön under resan.

Såsom inledningsvis antytts förutsattes för tillämpning av de i 6 och 41 §§ lämnade bestämmelserna, att fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller med andra ord totalhavererar. Drabbas fartyget däremot av annat haveri, förfaller icke tjänsteavtalet, även om fortsatt tjänstgöring ombord är omöjlig för en längre tid. Enär redaren vanligen icke torde vara villig att betala lön åt en befälhavare och besättning, som äro förhindrade att fullgöra skeppstjänst, blir följden att han uppsäger dem från tjänsten. Då den gängse uppsägningstiden för sjöman är betydligt kortare än två månader, blir denne — i varje fall när konjunkturerna inom sjöfartsnäringen äro ogynnsamma — avsevärt sämre ställd än om tjänsten upphört till följd av att fartyget totalhavererat. Såsom sjöfolksförbundet antytt måste detta förhållande i sin tur leda till att redaren vid flertalet sjöolyckor av ekonomiska skäl är benägen att göra gällande att totalhaveri ej föreligger. För sjöfolket torde det i praktiken vara svårt att gendriva detta redarens påstående och till följd härav kan rätten till lön vid arbetslöshet ej återopas.

Av det anförda torde framgå att de i 6 och 41 §§ lämnade bestämmelserna icke giva de ombordanställda det skydd som från början varit avsett och måste anses skäligt. Enligt min mening böra lagrummen vara tillämpliga så snart fartyget drabbats av en olycka som för längre tid, förslagsvis minst en månad, omöjliggör tjänstgöring ombord. Jag har därför funnit mig böra förorda en lagändring i enlighet härmed.

Enligt kommitténs förslag är även sjöman, vars anställning upphört i hemlandet, berättigad till fri hemresa med underhåll och hyra under resan. Förslaget grundar sig uppenbarligen på den uppfattningen att det — liksom i fråga om rätten till lön vid arbetslöshet — är oriktigt att försätta sådan sjöman i mindre gynnsam ställning än sjöman, vars tjänst upphört i utlandet. Med hänsyn härtill och då den av kommittén föreslagna utvidgningen icke torde komma att medföra särskilt stora utgifter för vare sig statsverket eller rederinäreringen har jag ansett mig kunna biträda kommitténs förslag.

Icke heller mot kommitténs förslag i övrigt har jag något att erinra.

7 §.

I lagrummet föreskrives att i åtskilliga fall (hyra vid dödsfall, vård och hemresa vid sjukdom, begravning) de för besättningen gällande bestämmelserna skola äga motsvarande tillämpning i fråga om befälhavaren.

I enlighet med kommitténs förslag har lagrummet fått en mera överskådlig uppställning än för närvarande. Därjämte förordas att ytterligare några för besättningen lämnade bestämmelser skola bli tillämpliga å befälhavaren. Härom må hänvisas till den följande framställningen.

8 §.

Lagrummet upptager föreskrifter om huru befälhavaren tillkommande andel i fartygets frakt eller i annan inkomst av resan eller i redarens vinst å rörelsen skall beräknas i närmare angivna fall.

Saklig ändring föreslås icke. Däremot har i enlighet med kommitténs förslag jämkningar av huvudsakligen redaktionell natur vidtagits.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

9 §.

I lagrummets första stycke stadgas att befälhavaren äger å redarens vägnar antaga fartygets besättning. I andra stycket föreskrives att befälhavaren vid antagandet av maskinpersonalen skall samråda med förste maskinisten.

Sjömanskommittén föreslår icke någon ändring i första stycket.

Vid behandlingen av andra stycket redogör kommittén till en början för bakgrunden till stadgandet om befälhavarens skyldighet att vid antagandet av maskinpersonalen samråda med förste maskinisten eller — såsom den rätta beteckningen numera är — maskinchefen. Därvid erinras att av förarbetena till sjömanslagen kan utläsas, att det med hänsyn till förhållandena i maskindrivna fartyg, där maskinchefen ansvarar för maskineriets drift och skötsel, ansetts naturligt att han även skulle få framlägga sina synpunkter vid antagandet av honom underställd personal. Kommittén framhåller därefter, att teknikens framsteg sedan sjömanslagens tillkomst medfört att maskinpersonalens arbete ombord blivit alltmera invecklat och ansvarsfullt. Det i lagrummet anbefallda samrådet sker numera vanligen på det sättet att befälhavaren överlåter åt maskinchefen att utvälja sin personal. På grund av det anförda har kommittén funnit, att lagen bör tillerkänna maskinchefen större inflytande än för närvarande vid antagandet av maskinpersonalen. Det föreslås därför den ändringen, att befälhavaren vid antagandet av denna personal såvitt möjligt skall inhämta förslag från maskinchefen. Beträffande orden »såvitt möjligt» anmärker kommittén, att de inskjutits för att möjliggöra undantag för sådana fall, där maskinchefen är förhindrad att avgiva förslag till befälhavaren.

Kommittén säger sig vidare ha funnit det vara av viss betydelse, att även den främste av styrmännen, vilken närmast under befälhavaren utövar uppsikt över den till däcksavdelningen hörande personalen, samt stewarden, som förestår ekonomiavdelningen, bli i tillfälle att vid antagandet av dem underställd personal framlägga sina synpunkter. Med hänsyn till arten av arbetet inom dessa avdelningar har kommittén emellertid ansett det vara tillfyllest med en föreskrift om samråd.

Remissyttrandena. *Kommerskollegium* finner de av kommittén föreslagna stadgandena vara väl avpassade till de förändringar som den tekniska utvecklingen och den därmed sammanhängande specialiseringen av arbetsuppgifterna medfört.

Beträffande befälhavarens skyldighet att inhämta förslag från maskinchefen anför *maskinbefälsförbundet*, att alla sakliga skäl tala för att rätten att antaga maskinpersonalen borde helt tillkomma maskinchefen. Förbundet tillägger emellertid, att det förmodligen av formella skäl anses olämpligt, att mer än en person i ett fartyg äger laglig rätt att å redarens vägnar anställa personal. Förbundet räknar emellertid med att den föreslagna bestämmelsen i verkligheten får den betydelsen, att maskinchefen kommer att få avgöra vilka personer som skola anställas i maskinavdelningen.

Vad angår samråd mellan befälhavaren och den främste av styrmännen vid antagandet av däckpersonalen finner *sågverksförbundet* det vara onödigt och olämpligt att föreskriva sådant samråd, eftersom befälhavaren är minst lika beroende av denna personals karaktär och kvalifikationer som styrmannen. Vidare framhåller förbundet, att befälhavarens mening rimligtvis måste bli avgörande, för den händelse han och styrmannen stanna i olika omdömen om en person. Den av kommittén föreslagna bestämmelsen är enligt förbundets åsikt ägnad att onödigtvis skapa irritation.

Departementschefen. I likhet med *kommerskollegium* finner jag de av kommittén föreslagna ändringarna vara väl avpassade efter nuvarande förhållanden till sjöss.

Med anledning av maskinbefälsförbundets yttrande må framhållas att — såsom förbundet antytt — det ligger i sakens natur att det bör ankomma på befälhavaren att i hans egenskap av redarens ombud antaga all personal på fartyget. Med hänsyn härtill och då det också är befälhavaren som i sista hand har ansvaret för säkerheten ombord är det icke möjligt att överlåta åt maskinchefen att med uteslutande av befälhavaren bestämma vilken personal som skall anställas å maskinavdelningen. Stadgandet att befälhavaren vid antagandet av maskinpersonalen såvitt möjligt skall inhämta förslag från maskinchefen torde böra så tillämpas att befälhavaren icke utan tvingande skäl bör underlåta att antaga den personal maskinchefen föreslår.

I anslutning till de av sågverksförbundet framförda betänkligheterna mot föreskriften om samråd mellan befälhavare och den främste av styrmännen må erinras att fartygsbefälsföreningen, vilken företräder såväl befälhavare som styrmän, icke haft något att invända mot föreskriften. Förbundets farhågor torde därför vara överdrivna.

10 §.

I lagrummet lämnas för närvarande föreskrifter om minimiålder för sjöman. Huvudregeln är att minderårig under femton år ej må användas i

skeppstjänst. Efter särskild prövning må dock undantag medgivas beträffande minderårig, som uppnått fjorton års ålder. Vidare stadgas att i eldartjänst icke må användas den som ej fyllt sexton år. Beträffande ångfartyg, som nyttjas i viss vidsträcktare fart, föreskrives att varken eldare eller kollämpare må vara yngre än aderton år. Även i detta fall må emellertid undantag medgivas efter särskild prövning. Slutligen upptager lagrummet bestämmelser om nattvila för sjöman under sexton år.

Sjömanskommittén anser att, såvitt angår användning av män i skeppstjänst i allmänhet, åldersgränsen bör behållas vid femton år. Däremot finner kommittén de säregna förhållandena ombord å ett fartyg böra föranleda förbud mot att kvinna, som ej fyllt aderton år, tager anställning å fartyg. Ett sådant stadgande får, påpekar kommittén, sin egentliga betydelse för de kvinnor, vilka tjänstgöra såsom uppasserskor, städerskor och dylikt.

Enligt kommitténs mening bör undantagsbestämmelsen för den som uppnått fjorton års ålder icke behållas, eftersom sjömansyrket måste anses vara för hårt för minderåriga under femton år. Kommittén framhåller att enligt gällande ordning svensk ungdom lämnar folkskolan först vid femton års ålder. Ej heller beträffande kvinna, som icke uppnått aderton års ålder, föreslås någon dispensmöjlighet.

Beträffande minimiåldern för eldare och kollämpare anser kommittén, att åldersgränsen bör vara aderton år, oavsett i vilket farvatten fartyget användes. Kommittén framhåller, att å koleldade fartyg arbetet såsom eldare och kollämpare även i inskränkt fart torde vara för hårt för den, som icke uppnått nämnda ålder. I fråga om eldartjänsten å oljeeldade fartyg påpekas, att denna visserligen icke är särskilt ansträngande; å andra sidan är arbetet så ansvarsfullt, att det icke bör anförtros åt någon under aderton år. Kommittén förordar därför, att åldersgränsen för såväl eldare som kollämpare å alla fartyg bestämmes till aderton år. För att emellertid rekryteringen till dessa yrkesgrupper icke onödigtvis skall försvåras föreslås, att Konungen eller den myndighet Konungen förordnar skall kunna medgiva undantag för den som uppnått femton års ålder. Kommittén har härvid tänkt närmast på sådana fall, där vederbörande är tillräckligt utvecklad för att utan fara kunna användas i sådan tjänst.

Slutligen föreslår kommittén, att bestämmelserna om nattvila för minderårig sjöman skola överföras till ett särskilt lagrum, benämnt 57 §, i den del av lagen som bl. a. behandlar skeppsarbetet.

Remissyttrandena. *Sjöfolksförbundet* hyser den uppfattningen, att minimiåldern för eldare borde vara högre än aderton år, eftersom eldartjänsten till sjöss såväl i fysiskt som psykiskt avseende är för krävande för en adertonåring. Förbundet vill emellertid med hänsyn till att enighet uppnåtts inom kommittén icke yrka, att minimiåldern skall höjas, och ansluter sig därför till kommitténs förslag, dock endast under den förutsättningen att undantagsbestämmelsen borttages. Enligt förbundets mening kan eljest den

ytterst betänkliga konsekvensen befaras, att en femtonårig pojke avdelades till att sköta den i fysiskt avseende synnerligen ansträngande tjänsten såsom kollämpare eller eldare i koleldat fartyg.

Kommerskollegium ansluter sig till sistnämnda yrkande och omnämner därvid att, kollegium veterligt, dispens från gällande sjömanslags föreskrifter om minimiålder för eldare eller kollämpare aldrig lämnats.

Sågverksförbundet finner de föreslagna ändringarna i åldersgränserna vara omotiverade såvitt angår förhållandena inom bogseringsfarten. Förbundet framhåller, att höjningen av minimiåldern för eldare och kollämpare är klart olämplig ur rekryterings- och utbildningssynpunkt. Enligt förbundets mening är arbetet ombord å en bogserbåt ej så hårt att icke regelmässigt även pojkar på 16 och 17 år väl kunna klara arbetet. Kommitténs förslag skulle vidare medföra, att den för vissa examina erforderliga praktiska tjänstgöringen såsom eldare icke skulle kunna fullgöras förrän efter fyllda 18 år med påföljd att examen blir avsevärt försenad.

Vidare omtalar förbundet, att för närvarande kvinnor under 18 år användas såsom restauratrisbiträden i bogseringsfarten. I anslutning härtill anföres, att på så små fartyg, som det här gäller, dessa flickor stå under den äldre restauratrisens ständiga uppsikt. På grund härav och då förhållandena på bogserfartygen icke kunna anses speciellt »säregna», kan förbundet icke finna det olämpligt att kvinna under 18 år tager anställning å sådant fartyg.

Departementschefen. De av kommittén förordade åldersgränserna synas vara väl avvägda med hänsyn till de särskilda förhållandena inom sjöfartsnäringen. Enligt min mening föreligger sålunda ej skäl att bifalla sågverksförbundets yrkande att den föreslagna minimiåldern för kvinnor måtte sänkas. Det kan knappast anses lämpligt att så unga kvinnor anställas å fartyg.

Vad sågverksförbundet anfört om den föreslagna minimiåldern för eldare och kollämpare kan icke lämnas å sido. Fall kunna sannolikt förekomma, där de med hänsyn till vederbörandes utveckling, tjänstgöringsförhållandena ombord eller annan omständighet måste anses naturligt att tilllåta en yngling, som icke fyllt aderton år, taga anställning som eldare eller kollämpare. Enligt min mening ha emellertid nu angivna synpunkter blivit tillräckligt tillgodosedda genom stadgandet att undantag i särskild ordning må meddelas såvitt angår den som fyllt femton år. Härav följer å andra sidan att jag ej kan biträda sjöfolksförbundets och kommerskollegii hemställan att dispensmöjligheten skall uteslutas.

11 §.

Enligt lagrummet i dess nuvarande lydelse åligger det befälhavaren att, sedan sjöman antagits, förse denne med motbok, upprättad enligt ett av kommerskollegium fastställt formulär. Motboken skall upptaga vissa närmare angivna uppgifter om sjömannen, däribland rörande hans födelseort, samt om anställningsvillkoren.

Sjömanskommittén anför, att i samband med fastställande av nytt formulär till motbok hos kommerskollegium föreslagits att uppgiften om sjömans födelseort skulle utgå ur formuläret. Kollegium hade hänskjutit frågan till kommitténs avgörande. Då uppgiften enligt kommitténs mening vore utan praktisk betydelse, hade kommittén icke velat motsätta sig förslaget.

Remissyttrandena. *Generalkonsulatet i London* har ansett, att uppgiften om sjömannens födelseort bör behållas i motboken. Konsulatet framhåller, att så snart det gäller att identifiera en sjöman eller göra förfrågningar om honom exempelvis hos pastorsämbeten, det är av betydelse att födelseorten är känd.

Maskinbefäls- och sjöfolksförbunden yrka, att ordet »motbok» måtte utbytas mot ordet »avlöningsbok». Såsom skäl härför åberopas att förstnämnda ord omedelbart för tanken till en helt annan slags motbok, nämligen den som avser alkoholhaltiga drycker. Förbunden tillägga, att i åtskilliga fall förväxlingar förekommit vilka icke varit särskilt angenäma för den enskilde sjömannen.

Departementschefen. Det av maskinbefäls- och sjöfolksförbunden uttalade önskemålet om att ordet »motbok» måtte utgå ur lagen är förstäeligt och torde böra tillmötesgå. Dock är enligt min mening ordet »avräkningsbok», som återfinnes i såväl den danska som norska sjömanslagen, att föredraga framför »avlöningsbok».

Beträffande kommitténs förslag att utesluta uppgiften om sjömannens födelseort finner jag i likhet med generalkonsulatet i London att uppgiften fortfarande försvarar sin plats. Den bör därför enligt min mening bibehållas.

Om tjänsteavtalets upphörande.

12 §.

Enligt lagrummet skall beträffande sjöman, som är antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägningstid, tjänsteavtalet gälla till fartygets ankomst till närmaste lossnings- och lastningshamn, därest tiden utgår under resa.

Sjömanskommittén föreslår två mindre jämkningar i lagrummet, den ena innebärande att uppläggningshamn skall jämföras med lossnings- och lastningshamn, samt den andra att tjänsteavtalet, för det fall att fartyget anländer till Sverige efter den avtalade tidens utgång, skall upphöra vid fartygets ankomst till första hamn, även om denna icke anlöpes för lossning, lastning eller uppläggning. I fråga om förstnämnda ändring hänvisar kommittén till sitt förslag vid 2 §. Beträffande den andra ändringen anför kommittén, att den ansetts foljdriktig med hänsyn därtill att motsvarande föreskrift sedan ett tjugutal år återfunnits i de mellan redareföreningen och de ombordanställdas organisationer gällande kollektivavtalen.

Departementschefen. Mot de av kommittén förordade ändringarna, som lämnats utan erinran av de hörda myndigheterna och organisationerna, synes ej vara något att invända.

13 §.

I 13 § gällande sjömanslag stadgas att, där överenskommelse ej är träffad om tjänsteavtalets varaktighet, vardera parten äger uppsäga avtalet att upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning, dock att, där sjömannen är svensk och antagen här i riket, avtalet må uppsägas endast i svensk lossnings- eller lastningshamn. I anslutning härtill föreskrives att uppsägningstiden skall vara en månad för sjöman av befälsgraden och sju dagar för sjöman av manskapsgraden.

14 § i nuvarande sjömanslag reglerar det fall att sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och han stannar kvar i tjänsten efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas. Vardera parten äger då uppsäga avtalet att upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning och lastning. Uppsägningstiden är densamma som enligt 13 §.

Sjömanskommittén framhåller inledningsvis, att svensk sjöman på grund av stadgandet i nuvarande 14 § kan komma i ett av honom ej förutsett läge. Kommittén anför därvid det exemplet, att en sjöman i Göteborg antages för resa till London å ett fartyg, som därifrån skall fortsätta till New York och sedan över London återvända till Göteborg. Stannar sjömannen i tjänsten efter fartygets ankomst till London utan att nytt avtal träffas, är redaren enligt gällande rätt oförhindrad att uppsäga avtalet att upphöra vid fartygets ankomst till New York. Kommittén anser, att en sådan uppsägning torde kunna innebära en oangenäm överraskning för sjömannen. Visserligen kan invändas att denne för att skydda sig bör, innan han bestämmer sig för att kvarbliva i tjänsten, försöka få ett nytt anställningsavtal till stånd, men enligt kommitténs mening bör det ankomma på redaren såsom varande arbetsgivare att föranstalta om nytt avtal. Om redaren underlåter detta är det enligt kommitténs åsikt icke obilligt, om han sedan icke äger uppsäga avtalet att upphöra i utländsk hamn. Å andra sidan kan kommittén icke finna att sjömannen i nu nämnt fall bör ha vidsträcktare rätt än redaren att uppsäga avtalet. Såvitt kommittén kan bedöma, är ett tjänsteavtal, som uppkommit på sätt i 14 § sägs, att jämföras med sådant avtal, varom i 13 § förmäles. Kommittén anser därför, att enhetliga regler böra gälla för de båda fallen, och föreslår att 13 och 14 §§ sammanslås till ett lagrum.

Vidare förordar kommittén, att i lagrummet uppläggningshamn skall jämföras med lossnings- och lastningshamn, samt att, då fråga är om svensk hamn, avtalet skall kunna uppsägas till upphörande i vilken svensk hamn som helst. Kommittén hänvisar därvid till vad den anfört vid 2 respektive 12 §.

Beträffande uppsägningstidens längd anför kommittén, att av förarbetena till gällande lag framgår att tiden bestämts i anslutning till gängse anställ-

ningsvillkor. Kommittén framhåller vidare, att enligt fast utbildad praxis inga andra sjömän än maskinchef, styrman och maskinist tillhöra befälsgraden, samt att följaktligen varken föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist kan hänföras till denna grad. Härav följer att enligt lagen uppsägningstiden för dem blir sju dagar. Jämlikt de för dem vanligen gällande anställningsavtalen äga de emellertid åtnjuta en månads uppsägningstid. Kommittén har därför funnit skäl föreslå, att lagen ändras i enlighet därmed.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* avstyrka kommitténs förslag i vad detta avser ändring av de nuvarande reglerna i 14 §. Enligt reservanternas mening framstår det nämligen såsom obilligt att ålägga redaren att sörja för att nytt tjänsteavtal ingås i det med lagrummet avsedda fallet. Det är lika mycket ett intresse för den anställde att så sker.

Remissyttrandena. *Redareföreningen* ansluter sig till reservanternas ståndpunkt.

Segelfartygsföreningen vänder sig mot kommitténs förslag i vad angår avtalets upphörande i svensk hamn. Föreningen framhåller att en sådan bestämmelse skulle medföra att sjömannen kan lämna fartyget även i hamn, som under resan anlöpes vid otjänlig väderlek eller för kort uppehåll i samband med anskaffande av förnödenheter för resan.

Departementschefen. Såsom kommittén framhållit måste de nuvarande reglerna i 14 § anses otillfredsställande, såvitt angår svensk sjöman som antagits här i riket. Han torde oftast ha sådan anknytning till Sverige, att det för båda parter ter sig naturligt, att ett mellan dem tyst förlängt avtal icke må uppsägas att upphöra i utländsk hamn. Vill redaren (eller till äventyrs sjömannen) hålla möjligheten härtill öppen, står det vederbörande fritt att sätta regeln ur kraft genom att tillse att nytt avtal slutes, sedan det gamla utlöpt. På grund av det anförda synes kommitténs förslag att jämställa de med 14 § avsedda fallen med det fall, som regleras i nuvarande 13 §, böra godtagas.

Vad angår segelfartygsföreningens invändning är det icke osannolikt, att utvidgningen av uppsägningsrätten att avse envar svensk hamn kan medföra olägenheter för den mindre sjöfarten. Denna omständighet bör dock enligt min uppfattning icke hindra genomförandet av kommitténs förslag, vilket av övriga partsorganisationer lämnats utan erinran. Det må erinras att lagrummet icke är av tvingande natur och att det sålunda är parterna obetaget att i avtalet intaga bestämmelser, som begränsa lagens räckvidd.

Icke heller i övrigt synes något vara att invända mot de av kommittén föreslagna ändringarna.

14 §.

Sjömanskommitténs förslag upptager under detta lagrum ett nytt stadgande av innebörd att sjöman, som blir uppsagd från sin tjänst, äger rätt att före

uppsägningstidens utgång påkalla samråd angående uppsägningen inom en nämnd ombord.

Angående bakgrunden till detta stadgande, som icke förekommer i det svenska Köpenhamns-utkastet, anför kommittén följande:

Inom svensk arbetsrätt gäller sedan länge den grundsatsen, att envar av parterna i ett tjänsteavtal äger bringa tjänsteförhållandet till upphörande när som helst, blott överenskommen eller eljest skälig uppsägningstid iakttages. Utvecklingen har emellertid gått därhän att den enskilde arbetstägaren, som vanligen på ett helt annat sätt än arbetsgivaren är beroende av tjänsteavtalets bestånd, anses böra vara i viss mån tryggad mot sådana uppsägningar från arbetsgivarens sida, vilka icke äro sakligt grundade. I det mellan arbetsgivareföreningen och landsorganisationen i Sverige år 1938 ingångna s. k. huvudavtalet har denna fråga ingående behandlats. Enligt detta avtal åligger det — utom i vissa närmare angivna undantagsfall — arbetsgivaren att vid uppsägning eller permittering av arbetare, vars anställning varat minst nio månader, senast fjorton dagar i förväg underrätta arbetareorganisationens representant på arbetsplatsen om den tilltänkta åtgärden. Om av denne eller arbetsgivaren så begäres, skall samråd mellan dem äga rum rörande åtgärden. Arbetareparten äger vidare hänskjuta frågan till undersökning inom den s. k. arbetsmarknadsnämnden, som av arbetsgivareföreningen och landsorganisationen gemensamt tillsatts för handläggning av frågor av allmän eller eljest större betydelse för arbetsmarknaden. Nämnden skall söka komma till en samstämmig uppfattning i bedömandet av dit hänskjuten fråga och finna utvägar för utjämning av motsättningarna mellan parterna. Nämndens beslut delgives respektive förbund, på vilka det ankommer att i samråd med arbetsgivareföreningen respektive landsorganisationen vidtaga de åtgärder, vartill beslutet må giva anledning. Nämndens beslut är icke juridiskt bindande för berörda parter men avses vara ett moraliskt förpliktande värdeomdöme.

Kommittén återger härefter delar av en utav arbetsgivareföreningen lämnad redogörelse för huvudavtalet, det s. k. saltsjöbadsavtalet; av denna framgår att föreningen å ena sidan funnit uppenbart att arbetsgivaren icke är skyldig att rätta sig efter de önskemål, som vid ett samråd kunna komma till uttryck från arbetaresidan, men å andra sidan ansett lika klart, att arbetsgivaren bör söka efterkomma eller bevilja framställningar i den mån detta kan ske utan att äventyra arbetets effektivitet. Ytterligare anför kommittén:

Enligt kommitténs mening bör hinder ej möta att låta den av de ledande parterna på arbetsmarknaden godtagna principen om samråd vid uppsägning komma till uttryck i sjömanslagen. Föreskrifterna härom måste dock avpassas efter förhållandena till sjöss. Särskild hänsyn måste tagas till säkerheten ombord. Samråd bör därför icke förekomma i samband med att sjöman avskedas. Om han sålunda skiljes från tjänsten, därför att han är oduglig eller gjort sig skyldig till brottsligt förfarande, kan i princip intet invändas häremot. Enahanda är förhållandet då sjöman avskedas, därför att han på grund av sjukdom är ur stånd att sköta tjänsten. Mera tveksam blir frågan, när sjöman jämlikt 34 § avskedas utan att något av de skäl, som nyss nämnts, därtill föranlett. I dessa fall är emellertid sjömannen berättigad till skadestånd och häri ligger en viss säkerhet mot avskedanden, som icke äro sakligt grundade. Kommittén har funnit huvudsaken

vara att skapa sådana regler, som äro ägnade att förhindra förhastade samt i och för sig oberättigade uppsägningar utan att därför friheten att genom uppsägning bringa tjänsteavtalet till upphörande inskränkes. Enligt kommitténs övertygelse skulle detta mål vinnas, om befälhavaren kunde tvingas att inför ojäviga personer redogöra för anledningen till en uppsägning samt den uppsagde sjömannen få möjlighet att samtidigt framlägga sina synpunkter.

Vidare anför kommittén, att den icke funnit skäl föreslå, att uppsägning skall föregås av varsel från arbetsgivarens sida eller att samråd alltid skall ske efter en uppsägning. Enligt kommitténs uppfattning bör det ankomma på sjömannen att avgöra huruvida uppsägningen skall dryftas av utomstående eller ej.

Den nämnd, inom vilken samråd föreslås skola äga rum, skall enligt kommitténs förslag ha enahanda sammansättning som den nämnd vilken skall träda i verksamhet, då fråga uppkommer att ålägga sjöman disciplinbot. Kommittén föreslår — såsom framgår av redogörelsen vid 64 § — att denna nämnd skall bestå av befälhavaren såsom ordförande samt två av denne för varje särskilt fall utsedda personer ur besättningen, nämligen två sjömän av befälsgraden, om den uppsagde sjömannen tillhör arbetsledning- en ombord, samt eljest en sjöman av befälsgraden och en sjöman av man- skapsgraden.

Kommittéledamoten *Böös* framhåller att det av kommittén föreslagna stadgandet saknar motsvarighet i Köpenhamns-utkastet. Det förefaller reservanten ovisst, om det kan vara klokt att på detta sätt lagfästa en från industriens avtalsområde hämtad idé som dels icke blivit knäsat av de avtalsslutande parterna på sjöfartsområdet, dels i icke oväsentlig mån har ett annat innehåll än kommitténs förslag. Vidare anför reservanten att — även om den föreslagna proceduren formellt sett icke skulle inskränka befälhavarens rättsenliga frihet att genom uppsägning bringa tjänsteavtal till upphörande — den dock i verkligheten kan komma att få sådan verkan, och detta förefaller så mycket mera betänkligt som det icke lär kunna göras gällande att »förhastade samt i och för sig oberättigade uppsägningar» förekomma i sådan utsträckning att ett ingripande i lagstiftningsväg på den grund skulle kunna anses vara av nöden.

Icke heller kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* kunna god- taga kommitténs förslag. Till stöd härför anför de bl. a. följande:

Även om förhållandena på arbetsmarknaden i land äro sådana, att arbets- givareföreningen och landsorganisationen kunnat på avtalsväg träffa över- enskommelse om vissa bestämmelser rörande samråd före uppsägning av anställda, kan detta icke åberopas i avseende å tjänsteförhållandet till sjöss. Att i lag fastställa en föreskrift härom torde över huvud taget få anses orik- tigt och ha karaktären av ett ensidigt gynnande av ena parten i ett fritt av- talsmellanhavande, baserat på ömsesidiga uppsägningsregler. — Vid bedö- mandet av tjänsteavtalet å ett fartyg kan man icke bortse från säkerheten till sjöss. Befälhavarens möjligheter att från tjänsten skilja en sjöman, som han icke anser lämplig att behålla ombord, få icke inskränkas. Visserligen kan det sägas, att förslaget icke utgör ett absolut hinder härför, men en-

bart ett ifrågasättande av denna befälhavarens rätt genom att såsom skett i förslaget förelägga ärendet en bland besättningen utsedd nämnd, måste bestämt avrådas, särskilt som det skulle verka allt annat än i disciplinfrämjande syfte. Ett undergrävande av befälhavarens auktoritet, vilken är nödvändig för upprätthållande av disciplinära förhållanden ombord, får helt enkelt icke ske.

Sistnämnda reservanter anse vidare, att kommitténs motivering icke är hållbar. Enligt deras uppfattning ligger det i sakens natur att befälhavaren icke gör sig av med en sjöman utan särskilda skäl. Vidare lär sammanhålningen ombord mellan sjömännen ofta medföra, att deras uppfattning ej kommer att sammanfalla med befälhavarens, även i sådana fall då befälhavaren har goda skäl att avmönstra en sjöman.

Remissyttrandena. *Maskinbefälsförbundet* samt *sjöfolksförbundet* — med instämmande av *landsorganisationen* — biträda kommitténs förslag.

Sjöfolksförbundet anför, att förhastade och omotiverade uppsägningar av sjömän varit vanligt förekommande, naturligen mest vid lågkonjunkturer med stor tillgång på arbetskraft. Sjömannen har hittills stått försvars- och rättslös gentemot dylika omotiverade uppsägningar, som kunna medföra årlång arbetslöshet för dem. Enligt förbundets uppfattning tillgodoser förslaget icke helt sjömannens krav på större trygghet i anställningen men torde dock kunna anses utgöra ett visst skydd.

Maskinbefälsförbundet finner det vara av största betydelse, att kommitténs förslag godtages. Förbundet är övertygat om att stadgandet skulle bidra till att giva sjömannen en tryggare ställning i tjänsten. Sakerligen skulle flertalet i och för sig obefogade uppsägningar försvinna. Förbundet hänvisar till det norska förslaget, som under rubriken »Vern mot oppsiing» upptager ett nytt stadgande, benämnt 70 §, enligt vilket sjöman som blir uppsagd eller avskedad utan att detta har »saklig grunn i rederens eller sjömannens forhold» under närmare angivna förutsättningar är berättigad till ersättning av redaren.

Övriga hörda myndigheter och organisationer avstyrka kommitténs förslag, i den mån de särskilt yttra sig över denna paragraf.

Sålunda yrka *fartygsbefälsföreningen*, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen* bestämt att det av kommittén föreslagna stadgandet skall utgå. Föreningarna kunna icke vitsorda, att förhastade och i och för sig oberättigade uppsägningar skulle förekomma i avsevärd omfattning. De framhålla att övervägande antalet uppsägningar komma från sjömännen själva, ävensom att befälhavaren av många skäl helst vill behålla sitt folk. Vidare påpeka föreningarna, att kommittén icke uppställt det i salt-sjöbadsavtalet intagna villkoret, att arbetstagaren skall ha varit anställd i minst nio månader hos arbetsgivaren för att samråd må äga rum. Detta innebär, att även de »allra flyktigaste arbetstagarna» skulle kunna påfordra samråd. Ett genomförande av kommitténs förslag skulle enligt föreningarnas åsikt menligt inverka på befälhavarens auktoritet och därmed undergräva hans möjligheter att upprätthålla disciplinen ombord.

Jämväl samtliga *redare- och arbetsgivareorganisationer* yrka, att den föreslagna bestämmelsen skall borttagas.

Redareföreningen ansluter sig därvid till de synpunkter som anförts av reservanterna Forssblad och Reuterskiöld. Föreningen understryker särskilt att den omständigheten, att de ledande parterna på arbetsmarknaden i land ansett sig kunna godtaga en princip om samråd, icke utgör något skäl för att låta principen komma till uttryck i sjömanslagen. Förhållandena ombord äro nämligen icke lämpade härför. Vidare betona föreningarna, att de uttalanden, som skulle komma att göras inom den ifrågasatta nämnden, i många fall skulle bli påverkade av en missriktad kollegialitet ombord. Okynnesuppsägningar torde av naturliga skäl vara mycket sällsynta från redarens sida. Däremot äro sådana uppsägningar mycket vanliga från sjömännens sida. Enligt föreningens åsikt skulle det därför ur säkerhetssynpunkt snarare vara skäl att införa någon restriktion till förhindrande därav.

Kommerskollegium anför att, i den mån ett samrådsinstitut befinnes påkallat för sjöfartens del, bestämmelser härom synas icke böra lagfästas utan — såsom skett beträffande övriga arbetsområden — få ingå i avtalen. Vidare understryker kollegium, att det föreslagna stadgandet icke är begränsat till fall där arbetstagaren varit anställd längre tid ävensom att stadgandet är olämpligt med hänsyn till förhållandena ombord, framförallt därför att det samma skulle inverka menligt beträffande befälhavarens ställningstagande i frågor som kunna röra fartygets bästa. Icke heller utgör formen för det ifrågasatta samrådet någon garanti för en objektiv handläggning. Dessutom skulle befälhavarens auktoritet råka i fara. Slutligen framhåller kollegium att det med hänsyn till den fåtaliga besättningen å mindre fartyg kan erbjuda svårigheter att tillsätta en på lämpligt sätt sammansatt nämnd.

Socialstyrelsen har i huvudsak samma invändningar som kommerskollegium mot kommitténs förslag. Styrelsen understryker, att förslaget i åtskilliga hänseenden skiljer sig från de i saltsjöbadsavtalet upptagna bestämmelserna om samråd vid uppsägning. Vidare frågar sig styrelsen om syftet med samrådet är trygghet i anställningen. Styrelsen menar, att i så fall 14 dagars varsel före uppsägning bort föreskrivas eller, om detta med hänsyn till sjöfartens särart ej ansetts möjligt, att vissa allmänna normer för nämndens bedömande lämnats, t. ex. såsom enligt huvudavtalet, att vid lika skicklighet och lämplighet anställningstidens längd eller särskilt stor försörjningsplikt skall tagas i betraktande.

Slutligen anmärker styrelsen på utformningen av kommitténs förslag. Enligt styrelsens mening framgår icke, huruvida nämnden har beslutanderätt i saken eller ej. Dessutom saknar förslaget straffbestämmelse för den befälhavare, som vägrar att efterkomma begäran om samråd.

Icke heller *hovrätten* och *rådhusrätten* anse sig kunna biträda kommitténs förslag.

Generalkonsulatet i London befarar, att förslaget skall medföra större olägenheter än fördelar. Framför allt skulle befälhavaren få svårigheter vid personalombytena i hamn. En befälhavare, som ämnar uppsäga en sjöman,

önskar nämligen som regel ogärna göra detta utan att vara helt säker på att kunna finna ersättare och härom vet han ofta intet förrän fartyget anlant till den hamn, där personalombytet skall ske.

Departementschefen. Såsom kommittén framhållit gäller sedan länge inom svensk rätt den grundsatsen, att såväl arbetsgivare som arbetstagare äro oförhindrade att — med iakttagande av vederbörlig uppsägningstid — när som helst bringa ett ingånget arbetsavtal till upphörande. Under senare tid ha emellertid hos arbetsmarknadens parter tänkesätten om denna ömsesidiga handlingsfrihet i så måtto modifierats som den uppfattningen vunnit insteg och erkännande, att arbetstagaren bör äga ett särskilt skydd mot oberättigade och förhastade uppsägningar från arbetsgivarens sida. En dylik åsikt har, såvitt angår den enskilda arbetsmarknaden i land, stadfästs i det mellan arbetsgivareföreningen och landsorganisationen år 1938 ingångna s. k. saltsjöbadsavtalet; i detta lämnas föreskrifter bl. a. om samråd i närmare angiven ordning mellan representanter för arbetsgivare och arbetstagare vid ifrågasatt permittering eller uppsägning av arbetstagare, vars anställning varat minst nio månader.

Ikke någon av de hörda myndigheterna eller organisationerna har bestritt riktigheten av önskemålet, att arbetstagare icke skall utsättas för oberättigad eller förhastad uppsägning. Däremot ha ej blott redarorganisationerna utan även många myndigheter samt flera befälsorganisationer bestämt avstyrkt kommitténs förslag att i sjömanslagen införa bestämmelser i ämnet.

Sålunda har till en början gjorts gällande att dylika bestämmelser icke höra hemma i lag utan att det bör överlätas åt parterna att lösa frågan avtalsvägen. I betraktande av att arbetsavtalet till sjöss till skillnad från arbetsavtalet i land är utförligt reglerat i lag, synes denna invändning icke i och för sig avgörande.

Mera vikt måste enligt min mening tillmätas farhågan att det föreslagna samrådet i uppsägningsfrågor indirekt kunde komma att inkräkta på befälhavarens handlingsfrihet i ämnen, som röra sjöfartssäkerheten och fartygets bästa, samt över huvud skada befälhavarens auktoritet. Det vill dock synas, som vid en varsam utformning av den tänkta samrådsbestämmelsen dylika risker skulle kunna undvikas. Och över huvud måste detta och andra argument mot samrådet vägas mot vad den största personalorganisationen med styrka hävdar rörande förekomsten, särskilt vid lågkonjunktur, av obefogade uppsägningar, gentemot vilka manskapet reser begripliga trygghetskrav. Vid övervägande av skälen för och emot synes det mig väl befogat att i så måtto tillmötesgå sjöfolkets önskemål, att man, i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag, ger den uppsagde rätt att inför en samrådsnämnd framlägga sin sak och få den dryftad också med och av andra personer än befälhavaren. Det må understrykas att enligt kommitténs förslag samråd icke skulle ifrågakomma i annat fall än där sjömannen blivit uppsagd och alltså icke när han blivit avskedad.

Enligt min mening utgör detta en viss borgen för att befälhavaren icke av den nya bestämmelsen skall bringas eftersätta hänsynen till sjöfartssäkerheten. Det må dessutom framhållas att befälhavaren ej skulle vara skyldig att tillmötesgå de önskemål, som kunna framkomma vid ett samråd — endast att låta den uppsagde inför nämnden framlägga sin sak och sedan med nämndens övriga ledamöter dryfta frågan.

Såsom i åtskilliga remissyttranden understrukits är saltsjöbadsavtalet icke tillämpligt å annan arbetstagare än den, vars anställning varat minst nio månader. Denna princip grundar sig uppenbarligen på den uppfattningen, att rätten till samråd skall förbehållas sådan arbetstagare, som har en fastare anknytning till företaget och därför har särskilt stöd för ett anspråk på trygghet i anställningen. I varje fall innan närmare erfarenhet vunnits av det föreslagna samrådet synes det mig naturligt att en motsvarande begränsning får komma till uttryck i sjömanslagen. Avgörande för sjömans rätt att begära samråd bör därför vara, att han varit anställd hos samma redare eller å samma fartyg viss tid. Anställningstiden torde lämpligen böra bestämmas till sex månader. När tiden alltså avses bli kortare än enligt saltsjöbadsavtalet, har det avgörande för mig varit den större rörlighet som utmärker arbetsmarknaden inom sjöfarten.

Vad angår de av kommittén förordade formerna för samrådet synas de i huvudsak väl avpassade efter förhållandena till sjöss. Det kan sålunda icke anses lämpligt att ålägga befälhavaren att i förväg lämna underrättelse om tilltänkt uppsägning. Vidare ligger det närmast till hands att låta uppsagd sjöman själv avgöra, om uppsägningen skall bli föremål för samråd eller ej. Däremot synes det vara ändamålsenligt att föreskriva, att begäran om samråd skall göras viss tid, förslagsvis tre dagar, före uppsägningstidens utgång. Härigenom skulle befälhavaren beredas erforderligt rådrum för nämndens sammankallande. De regler, som förordats angående nämndens sammansättning, förefalla mig väl avvägda. Jag delar kommitténs uppfattning, att sjömannen bör ha rätt att framlägga sina synpunkter inför nämnden, men lagrummets ordalag torde böra så jämkas, att icke det missförstånd uppkommer att sjömannen har anspråk på att övervara också diskussionen ledamöterna emellan.

Invändningen att åtskilliga fartyg icke ha tillräcklig besättning för att samråd skall kunna äga rum är riktig. På grund härav och då en särskilt reglerad ordning för samråd av lätt insedda praktiska skäl blir mindre behövlig ju mindre den berörda personkretsen är, har jag ansett mig böra föreslå, att fartyget skall ha minst tio mans besättning för att samråd skall kunna påkallas.

Till sist må i anledning av socialstyrelsens yttrande omtalas att, enligt vad jag inhämtat, kommittén enhälligt avstyrkt ett inom densamma dryftat förslag att i lagen införa bestämmelse om ansvarspåföljd för befälhavare, som underlåter att tillmötesgå begäran om samråd.

15 §.

I sin nuvarande lydelse tillerkänner lagrummet sjöman rätt att, oavsett om annat följer av avtalet eller 13 §, efter viss tids tjänst uppsäga avtalet till upphörande i varje lossnings- eller lastningshamn. Rätten föreligger, om sjömannen efter sista påmönstringen varit i tjänst på fartyget ett år eller, i fråga om segelfartyg, ett och ett halvt år.

Sjömanskommittén omnämner till en början, att stadgandet, som kan spåras tillbaka till 1864 års sjölag, tillkommit därför att det ansetts önskvärt att förebygga de olägenheter, som en alltför långvarig anställning å samma fartyg stundom kan medföra för sjömannen. I anslutning härtill framhålles, att även om det vid tiden för tillkomsten av 1864 års lag var naturligt att låta den i 15 § angivna tiden löpa från den sista påmönstringen, utvecklingen på sjöfartens område medfört att så numera icke kan anses vara fallet. Sjömans på- och avmönstring synes nämligen ursprungligen ha skett endast i samband med att sjömannen till- eller avträdde anställning ombord, under det att mönstring numera verkställes även av huvudsakligen formella skäl. Såsom exempel härpå anför kommittén den på- och avmönstring, som äger rum då den för sjömansrullans giltighet bestämda tiden utlöpt eller sjöman befordras till högre tjänst ombord eller som kan komma att ske i samband med semester eller tillfällig sjukdom. En sträng tolkning av lagrummets ordalag leder sålunda till att en sjöman, vilken varit anställd på samma fartyg under den i lagrummet angivna tiden men därunder till följd av någon formell anledning ommönstrats, icke kan göra sin rätt gällande, förrän han varit i tjänst å fartyget ett år respektive ett och ett halvt år efter ommönstringen.

Kommittén föreslår, att särbestämmelsen om segelfartyg skall utgå. Vidare föreslås, då nyssnämnda tolkning icke anses förenlig med andemeningen i lagrummet, att detta får sådan lydelse att därav tydligt framgår, att avgörande för sjömannens uppsägningstid är att han varit anställd på fartyget ett år. Kommittén anser emellertid, att en på detta sätt tvingande bestämmelse stundom skulle vara obillig mot redaren; till följd härav förordas den uppmjukningen, att vid ommönstring en ny tid om ett år må börja löpa, därest sjömannen uttryckligen samtycker därtill.

Slutligen förordar kommittén, att uppläggningshamn skall likställas med lossnings- och lastningshamn (se 2 §).

Enligt kommittéledamoten *Böös'* mening bör den i lagrummet stadgade uppsägningsrätten ha till förutsättning, att sjömannen tillbragt den föreskrivna tiden i en och samma tjänst, enär övergång från en tjänst till en annan, även om det är fråga om tjänst å samma fartyg, innebär att ett nytt tjänsteavtal kommer till stånd och därmed ny mönstring. Reservanten framhåller, att sjömannen i anslutning därtill har möjlighet att begränsa avtalets giltighetstid eller förbehålla sig kortare uppsägningstid eller annan uppsägningsrätt än som varit överenskommen i det föregående avtalet. Stadgandet bör därför enligt reservantens åsikt angivas gälla »sjöman som varit i

tjänsten ett år». Slutligen framhåller reservanten, att ordet »ommönstring» icke är författningsenligt och ej heller till sin innebörd entydigt.

Remissyttrandena. Endast *rådhusrätten* har något att invända i sak mot kommitténs förslag. Rådhusrätten ansluter sig nämligen till reservantens ståndpunkt.

Fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening och radiotelegrafistföreningen förklara sig däremot icke kunna dela reservantens uppfattning. Föreningarna framhålla, att man med lagrummet velat tillförsäkra sjömannen att bli fri från fartyget efter ett års tjänst. Denna hans rätt bör icke utan vidare inskränkas därför att han inom den angivna tiden blir befordrad och erhåller ny tjänst ombord.

Kommerskollegium framhåller, att enligt kommitténs förslag tillfälle torde finnas för befälhavaren att vid befordran av sjöman med denne överenskomma att ett nytt år skall räknas från den av befordringen föranledda mönstringen. Kollegium har därför ingen annan erinran mot förslaget än att ordet »ommönstring» bör utbytas mot orden »ny mönstring».

Departementschefen. Lagen upptager sedan gammalt en bestämmelse, som berättigar sjöman att efter viss tids längre anställning ombord frånträda tjänsten, även om annat följer av avtalet eller stadgande i lagen. Såsom kommittén påpekat har bestämmelsen tillkommit för att förebygga de olägenheter, som ett alltför långvarigt tjänsteavtal kan medföra för sjömannen. Ur denna synpunkt är bestämmelsens nuvarande avfattning icke fullt tillfredsställande. Avgörande för bestämmelsens tillämplighet är nämligen huruvida han efter sista påmönstringen tjänstgjort på fartyget under angiven tid. Detta uttryckssätt kan föranleda till den tolkningen, att även en mönstring, som under pågående tjänst verkställes av formella skäl, avbryter tiden. Uppenbart är att en sådan tolkning står i strid med lagens andemening. I likhet med kommittén anser jag att av stadgandet otvetydigt bör framgå, att detsamma i princip är tillämpligt så snart sjömannen varit anställd ett år på samma fartyg. Av hänsyn till redaren bör emellertid, såsom kommittén föreslagit, vad nu sagts icke gälla i den mån sjömannen i samband med ny mönstring uttryckligen samtyckt till att kvarstanna i tjänst på fartyget, dock högst ett år. Däremot föreligger enligt min mening ej skäl att bifalla det av reservanten inom kommittén gjorda yrkandet. I detta hänseende tillåter jag mig att hänvisa till vad fartygsbefälsföreningen samt kommerskollegium anför.

16 §.

Enligt lagrummet är sjöman, som äger frånträda avtalet, pliktig att vid fartygets ankomst till hamn kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två dagar eller, i fråga om segelfartyg, fyra dagar efter ankomstdagen. Vidare föreskriver lagrummet skyldighet för sjöman att, då sjöförklaring skall avgivas, kvarstanna å orten till dess förklaringen lämnats.

I enlighet med kommitténs förslag förordas den ändringen att, då fråga är om segelfartyg, plikten att kvarstå i tjänsten under fyra dagar skall föreligga allenast då fartyget upplägges.

17 §.

Lagrummet lämnar föreskrifter för det fall, att sjöman skall avmönstras å utländsk ort men myndigheterna i det främmande landet icke tillåta honom att inkomma eller för tillstånd härtill fordra säkerhet, som han icke kan ställa. I lagrummet stadgas att sjömannen är pliktig att kvarstå i tjänsten till dess fartyget ankommer till ort, där avmönstring kan ske.

Sjömanskommittén framhåller, att lagrummet tillkommit för att förebygga krav från sjömannen att i avvaktan på avmönstring få medfölja fartyget såsom passagerare, alltså utan plikt att arbeta. Av ordalagen, vilka äro desamma i de danska och norska sjömanslagarna, vill det synas som om sjömannen icke skulle ha en ovillkorlig rätt att kvarstå i tjänsten, utan att härför fordras befälhavarens medgivande. Enligt uttalanden av danska och norska sakkunniga på sjörättens område bör lagrummet tolkas på detta sätt. Kommittén hävdar emellertid såsom sin mening, att lagstiftaren såsom självklart utgått från att sjömannen under alla förhållanden i det med lagrummet avsedda fallet skulle äga kvarstå i tjänsten och sålunda icke behöva nöja sig med att stanna ombord såsom passagerare — utan rätt till lön. Kommittén hänvisar därvid till den finska lagen, där orden »är han pliktig kvarstå i tjänsten» ersatts med orden »fortfar arbetsavtalet att gälla».

I fortsättningen anför kommittén att, ehuru tvist angående lagrummets innebörd icke torde ha förekommit i Sverige, kommittén ansett sig böra föreslå att lagrummet för tydlighetens skull erhåller den finska lydelsen. Kommittén vill emellertid icke underlåta att framhålla, att stadgandet kan medföra ej så obetydliga nackdelar för redaren. Framförallt är detta fallet, då ny man antagits i stället för den, som skulle avgå ur tjänsten, och redaren blir pliktig att betala dubbel hyra. Stadgandet avser emellertid händelser, som icke varit av någondera parten förutsedda, och kommittén har därför ansett, att sjöfartsnäringen såsom sådan bör ansvara för de utgifter, som kunna uppkomma i förevarande sammanhang.

Slutligen anmärker kommittén, att dess förslag avviker från de danska, norska och svenska Köpenhamns-utkast. Enligt dem har lagrummet samma lydelse som i gällande lag, dock med det tillägget att sjömannen är berättigad att kvarstå i tjänsten, där så utan avsevärd olägenhet låter sig göra.

Kommittéledamoten *Böös* anser det vara föga troligt, att gällande lagbestämmelse har den innebörd som hävdats av kommittén. Enligt hans mening är den danska och norska tolkningen mera välgrundad. Då kommitténs förslag sålunda icke kan betraktas såsom allenast ett förtydligande av vad som skulle kunna antagas vara gällande lag, synes den utformning lagrummet erhållit i det svenska Köpenhamns-utkastet vara att föredraga.

Icke heller kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* anse sig kun-

na biträda kommitténs förslag. De yrka att nuvarande lydelse behålles. Reservanterna anföra därvid, att mången gång varken befälhavaren eller redaren kan förutse eller förvissa sig om att sjömannen icke får gå i land i utländsk hamn. I de flesta fall är det nödvändigt för redaren att ersätta avmönstrad befälsperson med en från hemlandet utsänd ersättare. Detsamma gäller i viss utsträckning även andra grupper ombordanställda. Skulle det inträffa, att befälsperson, vilken krävt avmönstring, nekas inkomma i det främmande landet, blir rederiet skyldigt att låta denne person kvarstå i tjänsten med full lön, trots att ersättare anställts.

Remissyttrandena. Enligt *kommerskollegii* mening torde knappast åt gällande stadgande kunna givas den innebörd som kommittén antagit. Kollegium anser i likhet med reservanten Böös, att det svenska Köpenhamns-utkastet, under vederbörligt hänsynstagande till att redaren ej oskäligen belastas, tillgodoser sjömannens intresse.

Även *hovrätten* underkänner kommitténs tolkning och anbefaller det svenska Köpenhamns-utkastets text. Jämväl *rådhusrätten* förordar en avfattning i överensstämmelse med detta utkast.

Generalkonsulatet i San Francisco framhåller, att åtminstone beträffande hamnar i Amerikas förenta stater det på grund av gällande immigrationslagstiftning torde vara omöjligt för befälhavaren att i förväg förvissa sig om, huruvida sjöman får komma in i landet eller ej.

Redareföreningen ansluter sig till reservanterna Forssblads och Reuterskiölds ståndpunkt.

Departementschefen. Stadgandet i 17 § infördes första gången i gällande sjömanslag. Om anledningen härtill säges i förarbetena till lagen icke annat än att det i transatlantiska hamnar stundom förekomme, att avmönstring av utländskt sjöfolk vore förbjuden eller tillätlig endast under det villkoret, att säkerhet ställdes till förhindrande av att den avmönstrade skulle falla ortens fattigvård till last. Såsom lagtexten för närvarande är avfattad ligger det nära till hands att tolka stadgandet så, att sjömannen väl är pliktig att kvarstå i tjänsten men att han icke har rätt härtill. Detta är också den gängse tolkningen, ehuru kommittén synes vara övertygad om att den icke överensstämmer med lagstiftarens tanke. Oavsett huru härmed förhåller sig torde emellertid icke kunna förnekas att det i övervägande antalet fall skulle vara obilligt mot sjömannen, om denne till följd av en omständighet över vilken han icke äger råda skulle berövas möjligheten att skaffa sig arbetsinkomst. Å andra sidan är det obestridligt, att en undantagslös rätt för sjömannen att kvarbliva i tjänst stundom skulle framstå såsom en obillighet mot redaren. Särskilt är detta fallet, där sjömannen själv begärt att få frånträda tjänsten och redaren hunnit anskaffa annan man, innan det blir klarlagt att hinder för avmönstring föreligger.

På grund av det anförda finner jag i likhet med kommittén, att sjömannen i princip bör ha rätt att kvarbliva i tjänsten i det med lagrummet av-

sedda fallet. Däremot kan jag icke dela kommitténs uppfattning, att denna rätt bör göras ovillkorlig. Såsom en av reservanterna inom kommittén samt kommerskollegium och två andra myndigheter framhållit torde det svenska Köpenhamns-utkastet — innebärande att sjömannen å ena sidan är pliktig att kvarstå i tjänsten och å andra sidan har rätt därtill om så låter sig göra utan avsevärd olägenhet — innefatta en skälig avvägning mellan redarens och sjömannens intressen. Jag får därför förorda, att 17 § utformas i enlighet med utkastet.

Om lönen.

18 §.

Lagrummet upptager föreskrifter om den tid under vilken hyra skall utgå. I första stycket stadgas att hyra utgår från och med den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord eller, om han från förhyrningsorten måst företaga resa för att komma till fartyget, från och med den dag resan anträdas. Enligt andra stycket löper hyran till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av bestämmelse i andra kapitlet förut upphört. I tredje stycket stadgas att hyra ej utgår för den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten. Jämlikt fjärde stycket skall vid beräkning av hyra för del av månad denna räknas till trettio dagar.

I anslutning till 18 § må framhållas att 32 § upptager en särbestämmelse om hyra. Där stadgas nämligen att sjöman, som avskedas på grund av sjukdom eller skada, äger 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.

Vidare må erinras om att sjöman jämlikt 32 § icke äger rätt till hyra, om han är arbetsoförmögen eller avskedas på grund av sjukdom eller skada, som han ådragit sig genom grovt vållande eller förtegat vid tjänstens antagande.

Sjömanskommittén föreslår beträffande 18 § första stycket den utvidgningen att, där sjömannen före resans anträdande på redarens begäran överlämnar sjöfartsbok eller andra sedvanliga handlingar (t. ex. pass eller ransoneringskort), hyra skall utgå från och med den dag handlingarna överlämnas.

I fråga om andra stycket förordar kommittén den redaktionella ändringen att orden »där icke hans rätt till hyra på grund av bestämmelse i detta kapitel förut upphört» skola utgå ur lagen.

Härefter framhåller kommittén, att sjömanslagen för närvarande saknar en allmän bestämmelse om ersättning åt sjöman, som vid avgången från tjänsten är arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada. I anslutning härtill anför kommittén följande:

Såsom lagrådet framhöll i sitt utlåtande över gällande sjömanslag följer av lagens uppbyggnad, att befälhavaren i de fall, då viss uppsägningstid gäller, kan välja mellan att avskeda sjuk eller skadad sjöman och utbetala sjukhyra till honom (= fallet i 32 §) eller att uppsäga avtalet samt på lämpligt sätt föra honom till hamn, där avtalet efter uppsägningstidens utgång upphör. Det har också visat sig, att 32 § endast sällan kommit till användning. Eftersom den för besättningen gällande uppsägningstiden — till skillnad från vad som gäller beträffande befälhavaren — så gott som undantagslöst är betydligt kortare än den tid, vilken ligger till grund för sjukhyrans storlek, blir det vanligen för redaren fördelaktigare, om sjömannen icke avskedas utan uppsäges. Såsom 1938 års sjömanslagsutredning påpekar i sitt betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. är lagens ståndpunkt föga tillfredsställande. Det må även framhållas att lagens regler blivit väsentligen uppmjukade i kollektivavtalen. Av nämnda betänkande vill det emellertid synas som om sjömanslagsutredningen tänkt sig, att sjömannen skulle bli berättigad till sjukhyra allenast i det fall att han utan egen begäran frånträder sin tjänst. Kommittén anser emellertid att, eftersom här är fråga om en social förmån, betingad av sjömansyrkets särart, rätten till sjukhyra bör vara oberoende av anledningen till tjänsteförhållandets upphörande. Sålunda bör i princip även den sjöman, som själv uppsäger tjänsteavtalet eller på egen begäran erhåller entledigande, vara berättigad till sjukhyra. Detsamma bör gälla, därest tjänsteavtalet upphör till följd av sjöolycka enligt 41 §. Endast då sjöman avskedas enligt 33 §, eller sålunda därför att han väsentligen åsidosatt vad enligt tjänsteavtalet åligger honom, kan icke med skäl göras gällande att han skall ha rätt till sjukhyra. Kommittén har emellertid funnit, att denna regel icke bör göras undantagslös. Därest försenad inställelse föranlett avskedandet och det sedermera visar sig, att sjömannen var utan skuld, skulle det enligt kommitténs mening vara obilligt mot honom, om han skulle förlora rätten till sjukhyra. Särskilt tydligt framträder detta, om uteblivandet förorsakats just därav, att sjömannen insjuknat eller skadats.

I fortsättningen omnämner kommittén, att sjömanslagsutredningen mot avfattningen av 32 § anmärkte att en sjöman som avskedades jämlikt detta lagrum ägde rätt till två respektive en månads sjukhyra, även om arbetsoförmågan icke varade motsvarande tid. I likhet med utredningen anser kommittén, att en sådan regel är mindre välgrundad och att regeln bör ändras därhän, att sjukhyra icke skall utgå för längre tid än sjömannen är arbetsoförmögen.

Kommittén finner i likhet med sjömanslagsutredningen, att bestämmelserna om sjukhyra lämpligen böra upptagas i 18 § andra stycket.

I fråga om bestämmelsernas närmare utformning anför kommittén:

Till skillnad från sjömanslagsutredningen anser kommittén, att sjömannen bör vara berättigad till sjukhyra icke allenast om han är satt ur stånd att tjänstgöra i det ögonblick han lämnar tjänsten, utan även om han sedermera blir arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada, varmed han var behäftad då han frånträdde tjänsten eller avmönstrades. Sjukdomen kan vara av den art, att den yppar sig först efter någon tid och vidare kan en till synes obetydlig skada sedermera förvärras så, att arbetsoförmåga uppstår. För att bestämmelsen icke skall bli alltför betungande för redaren och för att sjömannen icke skall kunna kräva hyra å två håll har

emellertid kommittén funnit den begränsningen nödvändig, att sjukhyra icke må fordras för tid, då sjömannen äger uppbära hyra eller lön hos annan arbetsgivare. Kommittén har därvid avsett exempelvis det fallet, att sjömannen under inkubationstiden tagit tjänst å annat fartyg eller erhållit anställning i land, med vilken följer rätt att vid sjukdom uppbära full lön eller lön med sjukavdrag. Det må framhållas att Köpenhamns-utkastet icke upptager denna begränsning.

Kommittén övergår härefter till frågan under vilken tid rätten till sjukhyra skall föreligga. Därvid framhålles att i vårt land den grundsatsen numera gäller, att i fråga om sociala förmåner åtskillnad icke må göras mellan olika grupper. Kommittén kan därför — oaktat de fyra Köpenhamns-utkastens behållit den nuvarande olikheten mellan sjöman av befälsgraden och annan sjöman — icke finna annat än att den längsta tid under vilken sjukhyra må utgå skall vara densamma för alla sjömän. På anförda skäl förordar kommittén, att denna tid bör vara två månader. Kommittén har därvid varit medveten om att likhetsregeln dock i så måtto åsidosättes, som befälhavaren jämlikt 4 § är berättigad till sjukhyra för tre månader. Detta sammanhänger med befälhavarens särskilda anställningsförhållanden.

Enligt kommitténs förslag skulle stadgandet, att hyra ej utgår för den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten, kvarstå i 18 § tredje stycket. Vidare föreslår kommittén, att stadgandet sammanfogas med den nu i 32 § upptagna föreskriften om att sjömannen förlorar sin rätt till hyra, där han ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller företagit den vid tjänstens antagande. Kommittén förordar därvid, att föreskriften utformas på samma sätt som i 4 §. I fråga om könssjukdomarna hänvisar kommittén till denna paragraf.

För fullständighetens skull må omnämnas, att sjömanslagsutredningen förordade den begränsningen i rätten till sjukhyra, att sjöman icke i något fall skulle vara berättigad till sådan hyra för flera dagar än han varit i tjänsten, med mindre han avskedades enligt 32 §. Nämnas må även att det danska förslaget stadgar att sjukhyra ej må krävas för längre tid än sjömannen varit anställd, såvida ej bestämda tecken på sjukdom eller skada kunna påvisas.

Kommittéledamoten *Böös* erinrar om sistnämnda båda förslag och ifrågasätter om det kan vara välbetänkt att låta en hur kortvarig anställning som helst grunda rätt till full sjukhyra. Enligt reservantens mening skulle det vara synnerligen frestande för personer utan fastare anknytning till fartyget att skaffa sig dylik hyra genom att simulera sjukdom. Dessutom synes det reservanten föga rimligt att giva sådana personer rätt till full sjukhyra efter några få dagars tjänst.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* anföra liknande synpunkter. De framhålla vidare att, på sätt kommittén utformat sitt förslag, sjukhyra skulle komma att utgå även i de fall då redaren icke är skyldig att utgiva sjukvårdsersättning, d. v. s. åt sjöman, vilken är behäftad med sjukdom av sådan art att sjömannen mycket väl kan vårdas ombord. Sjömannen kan nämligen i sådant fall begära avmönstring efter egen upp-

sägning och får, om förslaget antages, sjukhyra efter avmönstringen. För den, som har kännedom om hithörande förhållanden, står det klart, att de föreslagna bestämmelserna komma att inbjuda till missbruk i mycket stor omfattning.

Mot kommitténs uppfattning att i fråga om sociala förmåner åtskillnad ej må göras mellan olika grupper invända reservanterna, att för andra yrkesutövare regler rörande lön vid sjukdom icke finnas upptagna i lag. Om nu förhållandena till sjöss anses vara sådana, att en särslagstiftning på detta område är nödvändig — en ståndpunkt som reservanterna icke obetingat kunna dela — följer härav icke, att den höga ersättning, som för närvarande utgår till befäl, jämväl skall tillkomma manskapet. Slutligen anse reservanterna kommitténs motivering härutinnan vara haltande, då en kategoriklyvning i vissa avseenden likväl måste bibehållas, t. ex. då det gäller befälhavare och i fråga om uppsägningstiden.

Remissyttrandena. Befälsorganisationerna, sjöfolksförbundet, landsorganisationen samt socialpolitiska delegationen ansluta sig till kommitténs förslag. Icke heller *rådhusrätten* har något att invända mot förslaget.

Sjöfolksförbundet hälsar med tillfredsställelse, att förslaget icke upptager den nuvarande ytterst orättvisa kategoriklyvningen.

Maskinbefälsförbundet anser det vara självklart, att sjömanslagen skall stadfästa principen att åtskillnad ej bör göras mellan olika kategorier i fråga om sociala förmåner. Förbundet erinrar emellertid om att kommittén frångått denna princip eftersom den föreslår, att sjukersättningen skall vara tre månaders hyra för befälhavaren men endast två månaders hyra för övriga ombordanställda. I anslutning härtill hävdar förbundet att, eftersom det torde vara uteslutet att inskränka en redan utgående förmån, sjukhyra bör bestämmas till tre månaders lön för samtliga ombordanställda. En sådan bestämmelse skulle för övrigt vara i överensstämmelse med Seattlekonventionen nr 70.

Fartygsbefälsföreningen vänder sig framförallt mot den av Böös hävdade meningen, att sjukhyra i allt fall icke bör löpa flera dagar än sjömannen varit i tjänsten. Föreningen framhåller därvid, att utan denna inskränkning skyldigheten att gälda sjukhyra visserligen skulle kunna bli betungande för den enskilde redaren, men att denna sak måste ses ur hela sjöfartsnäringsens synpunkt. Den av Böös föreslagna regeln skulle medföra, att en sjöman, som efter en längre tids tjänstgöring på ett fartyg övergår till ett annat fartyg och kort tid därefter drabbas av sjukdom, skulle vara berättigad till sjukhyra endast under så lång tid han tjänstgjort å det senare fartyget. Avslutningsvis anför föreningen, att farhågan för att de av kommittén föreslagna reglerna kunna inbjuda till missbruk från sjömannens sida icke utan vidare kan avfärdas och föreningen vill icke motsätta sig införandet av föreskrifter med ändamål att stävja missbruk.

Generalkonsulatet i New York anser, att kommitténs förslag kommer att göra en noggrann läkarkontroll erforderlig för att skydda redaren mot

följderna av okynnesavmönstringar från sjömännens sida under förebärande av sjukdom.

Kommerskollegium anför, att den föreslagna utvidgningen av rätten till sjukhyra givetvis får antagas medföra kännbar ökad belastning för redarna. Kollegium finner sig emellertid med hänsyn till sjömansyrkets särart icke böra framställa erinran mot förslagets genomförande. Därvid vill kollegium särskilt framhålla, att upphävandet av kategoriklyvningen synes kollegium i avseende å en förmån av så renodlat social karaktär som sjukhyran vara av rättvisehänsyn motiverat. I likhet med reservanten Böös vill kollegium dock föreslå en bestämmelse, liknande det danska förslaget, att sjukhyra ej må löpa flera dagar än sjöman varit i tjänsten med mindre bestämda tecken på sjukdom eller skada kunnat påvisas.

Även *hovrätten* förordar, att maximitiden för sjukhyran göres enhetlig för alla sjömän och sättes så lång som till två månader. Hovrätten finner dock rimligt, att sjukhyran i intet fall löper under flera dagar än sjömannen varit i tjänsten.

Socialstyrelsen lämnar inledningsvis en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i de för sjöfolket gällande kollektivavtalen i vad avser ersättning vid sjukdom. Det framhålles att av redogörelsen framgår, att parterna varit i stånd att kollektivavtalsvägen komplettera den minimistandard som beträffande sjukförmåner fastställts genom sjömanslagen såväl med ytterligare förmåner som med kontrollföreskrifter, vilka ansetts påkallade och rimliga med hänsyn till förhållandena inom respektive arbetsområden.

I fortsättningen uttalar styrelsen såsom sin mening, att kravet på en viss anställningstid såsom villkor för åtnjutande av den vidgade sjukförmånen icke synes oberättigat. Vidare anser styrelsen kommitténs förslag, att sjukhyra må utgå även om sjukdomen utbrutit först efter tjänsteförhållandets upphörande, vara ägnat att medföra talrika tvister angående tidpunkten för sjukdomens ådragande. Framför allt för den lokalt betonade sjöfarten med dess nära beröringspunkter med industrien skulle en sådan regel verka främmande.

Avslutningsvis anför styrelsen, att redarens ekonomiska ansvar för de anställda skulle genom förslaget komma att i ej oväsentlig mån utökas, vilket skulle — särskilt för den mera lokalt betonade sjöfarten — vidga skillnaden i standard beträffande sjukförmåner mellan sjöfolket och andra ganska närstående grupper av anställda i land. Enligt styrelsens mening är det en avvägningsfråga vad som i detta avseende kan vara ekonomiskt rimligt och socialt skäligt med hänsyn till sjöfartens särart. Styrelsen finner det vara lämpligt att avvakta sjömanskommitténs förslag i frågan om obligatorisk sjukförsäkring av sjöfolk, innan definitiv ställning till ifrågavarande delar av förslaget till ny sjömanslag tages.

Redareföreningen — med instämmande av *arbetsgivareföreningen*, *sågverksförbundet*, *stufvareförbundet* och *bogseringsaktiebolaget* — yttrar till en början, att sjöfartsnäringen numera icke är så särpräglad, att sjömän-

nen i dag skäligen kunna göra anspråk på att bli behandlade i särskild ordning, när det gäller förmåner i samband med sjukdom. Än mindre föreligger skäl att utvidga befintliga förmåner. Sjömannen får skydda sig mot de ekonomiska riskerna av sjukdom genom att ingå som medlem i sjuk-kassa.

Vidare anför föreningen, att erfarenheten visat att sjömännen i ej oväsentlig utsträckning missbruka rätten till förmåner vid sjukdom. I anslutning härtill yttrar föreningen följande:

Det förekommer särskilt ofta, att sjömän, då tjänsteavtalet gått till ända och i synnerhet efter uppsägning från befälhavarens sida, utan skäl anmäla sig sjuka. Härvid åberopas i allmänhet symptom, vilka äro svåra att kontrollera, särskilt för en främmande läkare vid ett tillfälligt besök. Vanligt är också, att en sjöman, som erhållit tillrättavisning i tjänsten, anmäler sig sjuk under liknande omständigheter. — I icke så få fall förtiga sjömännen sjukdom vid påmönstring. Sjömännen äro visserligen skyldiga att efter tillsägelse låta läkarundersöka sig före påmönstringen. Det säger sig emellertid självt, att det vid dylik undersökning icke är möjligt att alltid konstatera, huruvida sjukdom föreligger. Att underkasta envar sjöman ingående läkarundersökning är icke möjligt. Att bevisa hurusom sjukdom förelegat redan före påmönstringen ställer sig givetvis i dylika fall mycket svårt. — Vidare ådraga sig sjömän speciellt under vistelse i land d. v. s. vid tillfällen då någon kontroll icke kan utövas, icke sällan skador och sjukdomar, som orsakats av grovt vållande, ofta i samband med spritförtäring. Att bevisa sådant vållande är i de flesta fall omöjligt för redaren. — Det har också konstaterats, att sjömännen ofta anmäla sig arbetsdugliga, så snart tiden för redarens underhållsskyldighet upphört. — Det har visat sig synnerligen svårt för redarna att komma till rätta med missbruk från sjöfolkets sida av här avsedd arl. Sjömannen vet till fullo, att bevisbördan åligger redaren, därest denne gör gällande, att exempelvis förtigande eller grovt vållande föreligger.

Föreningen tillägger slutligen, att åtminstone en del fall av missbruk skulle kunna förhindras, om lagen upptog en bestämmelse om att sjukhyra icke i något fall skulle kunnat krävas för längre tid än sjömannen varit i tjänsten.

Kanalflottans rederiförening understryker, att någon i lag reglerad ersättning vid sjukdom icke föreligger för arbetstagarna i land samt att, i den mån rätt till sjukersättning tillförsäkrats dem i kollektivavtal, det förutsatts en viss, i allmänhet ganska långvarig anställningstid hos arbetsgivaren, oftast sex månader. Föreningen finner det därför icke opåkallat att rikta uppmärksamheten på lämpligheten av att en viss anställningstid utgör förutsättning för erhållande av sjukhyra eller att denna bestämmes i förhållande till anställningstidens längd. Slutligen påpekar föreningen, att de föreslagna bestämmelserna gå längre än de för sjömännen gällande kollektivavtalen. Enligt dessa får sjöman sjukhyra under en sjuktid av upp till en månad, om han vårdas på sjukhus, men däremot icke vid vård i hemmet, under förutsättning dock — i vad gäller annan sjukdom än sådan som uppenbarligen ådragits efter anställningen ombord — att sjömannen tjänstgjort hos vederbörande rederi minst en månad.

Segelfartygssföreningen föreslår, att maximitiden för sjukhyra bestämmes till en månad för alla sjömän.

Departementschefen. Sedan gammalt förutsättes i vårt lands sjölagstiftning att ombordanställd, som till följd av sjukdom eller skada är oförmögen att fullgöra sin tjänst, må av redaren skiljas från denna. Enligt 1864 och 1891 års sjölagar var redaren icke pliktig att utgiva lön eller annan sjukersättning för tid efter det den ombordanställda lämnat fartyget. I gällande sjömanslag infördes emellertid den bestämmelsen, att ombordanställd, som avskedades på grund av sjukdom eller skada, skulle vara berättigad till sjuklön under tid, som för befälhavaren bestämdes till tre månader, för sjöman av befälsgraden till två månader och för sjöman av manskapsgraden till en månad. Bestämmelsen grundar sig uppenbarligen på den uppfattningen, att det — framför allt med hänsyn till sjöfartsnäringens särart — är skäligt, att redaren i någon mån bispringer ombordanställd, som i hans tjänst drabbats av sjukdom eller skada och på grund därav satts ur stånd att förtjäna sitt uppehälle. Under de senaste trettio åren torde intet ha inträffat som föranleder till annat bedömande. Tvärtom torde utvecklingen på det sociala området ha medfört, att den ombordanställdes krav på att bli skäligen tillgodosedd vid iråkad sjukdom anses ännu mera berättigade än tidigare. I detta sammanhang må erinras om bestämmelserna i Seattlekonventionen nr 70 om social trygghet för sjömän, vilken föreskriver skyldighet för redaren att i vissa fall utgiva en ej så ringa sjukersättning.

Ur nu angivna synpunkter måste det anses otillfredsställande, att sjöman jämlikt gällande lag icke äger rätt till sjuklön under annan förutsättning än att han blivit avskedad på grund av sjukdom eller skada. Särskilt framträder detta, när redaren i stället för att avskeda sjuk eller skadad sjöman, väljer den utvägen att låta uppsäga honom och därefter föra honom till ort, där avtalet i vanlig ordning upphör. Den för sjömannen vanligen gällande uppsägningstiden är nämligen så kort i förhållande till den tid, under vilken han äger åtnjuta sjuklön, att det i övervägande antalet fall blir fördelaktigare för redaren att uppsäga honom. Det må emellertid framhållas, att vad nu sagts icke är tillämpligt å befälhavaren, eftersom hans uppsägningstid i regel är tre månader och sålunda sammanfaller med den tid, under vilken sjuklön utgår.

På grund av det anförda har jag funnit mig böra biträda kommitténs förslag, att sjöman som vid frånträdandet av tjänsten är oförmögen till arbete på grund av sjukdom eller skada i princip skall vara berättigad till sjuklön, oberoende av anledningen till att han lämnat tjänsten. I likhet med kommittén anser jag emellertid, att undantag bör göras för det fall att sjöman avskedas jämlikt 33 §, dock ej om avskedsgrunden är för sen inställelse och sjömannen var utan skuld.

Av betänkandet framgår att enligt kommitténs uppfattning sjöman, som icke uppbär lön hos annan arbetsgivare, bör vara berättigad till sjuklön,

också om han blir arbetsoförmögen efter det han lämnat tjänsten, givetvis under förutsättning att arbetsoförmågan uppkommit till följd av en under anställningen ådragen sjukdom eller skada. De mot denna grundsats gjorda invändningarna synas mig ej övertygande. Sjömannen bör i princip icke gå miste om denna förmån endast av den anledningen, att sjukdomen eller skadan är sådan, att dess verkningar framträda först efter någon tid. Får man för missbruk torde vara ganska ringa, eftersom det blir sjömannens sak att visa, att sjukdomen eller skadan härrör från anställningstiden.

Uppenbarligen finnes det ej någon anledning till erinran mot kommitténs förslag, att sjuklön icke i något fall skall få krävas för längre tid än arbetsförmågan faktiskt varar.

Även kommitténs tanke att grundsatsen om likhet mellan olika grupper i fråga om sociala förmåner bör stadfästas i sjömanslagen, såvitt angår sjuklönen, kan av mig biträdas.

Däremot är det svårare att avväga den längsta tid, under vilken sjöman må kunna kräva sjuklön. Kommittén har i denna fråga hänvisat till Seattlekonventionen nr 70, enligt vilken en i utlandet kvarlämnad sjöman i princip är berättigad till tre månaders sjuklön. Samtidigt framhålles emellertid, att konventionen icke upptager föreskrift om sjuklön åt sjöman som vistas i hemlandet, uppenbarligen beroende därpå att konventionen förutsätter att sådan sjöman icke bör vara mera gynnad än annan hemmavarande sjuk medborgare. Efter att ha anmärkt att lagregler om lön vid sjukdom visserligen icke finnas för den enskilde arbetstagaren i land, påpekar kommittén emellertid, att 32 § gällande sjömanslag icke skiljer på sjöman, som kvarlämnas i utlandet, och på sjöman, som vistas i Sverige. Under hähsynstagande till dessa olika synpunkter har kommittén stannat för att alla sjömän skola vara berättigade till sjuklön för en tid av högst två månader.

Enligt min mening är kommitténs förslag väl avvägt, såvitt angår den utrikes sjöfarten med dess säregna förhållanden. Det torde icke kunna förnekas, att sjöman i dylik fart är mera utsatt för sjukdoms- och olycksfallsrisker än flertalet andra arbetstagare. Däremot synes det, såsom särskilt socialstyrelsen betonat, vara synnerligen ovisst, om även sjöman i inrikes fart bör komma i åtnjutande av en så vidsträckt förmån. Dennes levnadsvillkor skilja sig nämligen i betydligt mindre grad från arbetstagarens i land och det torde därför icke vara lämpligt att ställa honom i en alltför gynnsam ställning. På grund härav har jag ansett mig böra förorda, att sjöman i inrikes fart icke skall vara berättigad till sjuklön för längre tid än en månad. Av det sagda framgår att jag icke anser tillrådligt följa det av en organisation uttalade önskemålet att eftersom befälhavaren enligt förslaget alltid har rätt till tre månaders sjuklön, också andra kategorier skulle få räkna sjuklön lika lång tid.

Mot den föreslagna utvidgningen av rätten till sjuklön har invänts, framför allt från redarhåll, att den skulle komma att leda till avsevärt missbruk. I varje fall vore det lämpligt att föreskriva viss tids längre tjänstgöring hos redaren såsom villkor för åtnjutande av förmånen eller åtminstone införa

den begränsningen att sjuklön ej får krävas för längre tid än sjömannen varit i tjänsten.

Det torde icke kunna förnekas att här liksom på andra områden missbruk kan förekomma, men enligt min uppfattning får denna omständighet icke vara avgörande. Det kan ej vara riktigt att neka det stora flertalet sjömän en social förmån endast av den anledningen att rätten kan missbrukas av ett fåtal. Härtill kommer, att redaren har betydlig makt att stävja missbruk. Sådant kan icke gärna ifrågakomma i andra fall än när fartyget ligger i hamn och då har redaren möjlighet att låta sjömannen undergå läkarundersökning. Icke heller torde sjömannen mot redarens vilja kunna kräva att på grund av sjukdom eller skada få lämna tjänsten, med mindre läkaren finner så vara nödvändigt för att sjömannen skall få betryggande vård. Ett stadgande, innebärande att rätten till full sjuklön skulle vara beroende av viss tids anställning, är ägnat att för den enskilde sjömannen i så avsevärd mån minska värdet av förmånen att jag icke kan förorda en sådan begränsning.

Icke heller kan jag biträda socialstyrelsens åsikt att ett ifrågasatt förslag om sjukförsäkring för sjöfolk bör avvaktas. Dels är det osäkert om och när ett sådant förslag blir genomfört och dels torde avsikten icke vara att eventuella lagbestämmelser i ämnet skulle ingripa på sjömanslagens område, men väl bl. a. att möjliggöra för redaren att återfå en del av de utgifter han måst göra på grund av sistnämnda lag.

Mot kommitténs förslag i övrigt har jag icke någon erinran att framställa. I fråga om könssjukdom må hänvisas till vad jag anfört vid 4 §.

19 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande, att betalning av hyra må fordras allenast när fartyget ligger i hamn och icke oftare än en gång i veckan. I övrigt upptager lagrummet regler om i vilken form hyran må utgå och om rätt för sjöman att kostnadsfritt anlita konsul för att få hyresmedel hemsända.

I enlighet med kommitténs förslag förordas att lagrummets första stycke får sådan ändrad lydelse, att därav framgår att lön icke må i samma land fordras oftare än var sjunde dag.

20 §.

Enligt lagrummets första stycke äger sjöman för närvarande fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

I nuvarande andra stycket stadgas att utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

Sjömanskommittén omnämner beträffande stadgandet i första stycket, att detta tillkommit för att undanröja de svårigheter, som föreligga för en sjöman att till sina anhöriga eller andra personer regelbundet lämna viss del av hyran ävensom att för egen del göra besparingar. Kommittén framhåller emellertid, att erfarenheten visat, att sjöfolket utnyttjat rätten att få hyra utbetald efter dragsedel även för ändamål, som ursprungligen icke voro avsedda t. ex. för gäldande av varu- och avbetalningsskulder. Till följd härav kan antalet dragsedlar bli ganska stort och en icke oväsentlig arbetsbörda påläggas befälhavaren. Kommittén föreslår därför den inskränkningsbestämmelse, att sjömannen icke må fordra utbetalning efter flera än tre samtidigt löpande dragsedlar.

I fråga om andra stycket anför kommittén att stadgandet, som infördes i gällande sjömanslag, innebar en nyhet på arbetsrättens område. Den grundsatsen gällde nämligen beträffande såväl arbetsavtal till sjöss som andra enskilda arbetsavtal, att arbetstagarens krav på att utfå förfallen lön var underkastat de kvittningsregler som voro tillämpliga rörande fordringar i allmänhet. Arbetsgivaren kunde sålunda vägra att utbetala förfallet lönebelopp under påståendet att han hade en motfordran å arbetstagaren, och om denne ansåg att arbetsgivaren saknade fog för en sådan åtgärd, hade han ingen annan utväg än att gå till domstol. Kommittén påpekar vidare, att denna grundsats fortfarande torde gälla i fråga om andra arbetsavtal än sådana, som träffas mellan redare och sjömän.

Fortsättningsvis framhåller kommittén, att stadgandet i andra stycket i vissa hänseenden är oklart. Efter att ha redogjort för de olika tolkningar som kunna givas åt stadgandet förklarar kommittén, att enligt dess mening innebörden är, att dragsedelsbeloppet utan sjömannens samtycke må nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till att täcka sjömannen ålagd disciplinbot eller på grund av tjänsteförhållandet uppkommen fordran, som av sjömannen medgives eller eljest är klar. Kommittén föreslår, att för tydlighetens skull stadgandet utformas i enlighet härmed. Vidare yttrar kommittén, att den övertvägt att föreslå att stadgandet skulle vara tillämpligt jämväl å den del av hyran, som kontant utbetalas till sjömannen men att kommittén funnit att stadgandet i så fall skulle ställa sjömannen i en alltför gynnsam ställning i förhållande till arbetstagaren i land, varför tanken fått falla.

I detta sammanhang må omnämnas, att stadgandet enligt de danska och norska Köpenhams-utkasterna är tillämpligt jämväl å den kontanta delen av hyran.

Remissyttrandena. Beträffande kommitténs förslag om begränsning av antalet dragsedlar anför *fartygsbefälsföreningen*, *inrikkessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen*, att — med hänsyn till den stora arbetsbörda, som påläggas befälhavaren och honom underställt befäl i samband med utbetalningar efter dragsedel, ävensom till det alltmer ökade kamerala arbetet ombord — det varit riktigare om antalet dragsedlar begränsats till en.

I fråga om avfattningen av de bestämmelser, som röra redarens kvittningsrätt anser *maskinbefälsförbundet*, att lagen bör ha samma innehåll som de danska och norska Köpenhamns-utkasten; visserligen skulle sjömannen därigenom komma i fördelaktigare ställning än arbetstagaren i land, men det bör icke förglömmas att sjömannen vanligen icke har den senares möjlighet att vända sig till myndigheterna för att få rättvisa, därest arbetsgivaren skulle begagna sig av sin kvittningsrätt på ett oriktigt sätt.

Departementschefen. De skäl, som fartygsbefälsföreningen m. fl. åberopat för sitt yrkande att antalet samtidigt löpande dragsedlar skulle minskas till en, synas mig icke tillräckligt vägande. Icke heller kan jag biträda maskinbefälsförbundets hemställan, att redarens rätt att genom kvittning tillgoda göra sig fordran å sjömannen skulle inskränkas också såvitt avser den konstanta delen av hyran. Detta skulle, såsom kommittén framhållit, sätta sjömannen i en alltför gynnsam ställning i förhållande till arbetstagaren i land.

21 §.

I lagrummet lämnas föreskrifter om rätt för befälhavare att under närmare angivna förutsättningar innehålla sjöman tillkommande lönebelopp.

Saklig ändring föreslås ej.

22 §.

Paragrafen upptager föreskrifter om lönens beräkning i vissa fall.

I förslaget är lagrummet i sak oförändrat.

23 §.

I lagrummet stadgas för närvarande att, därest besättningen under resa blir förminskad, därigenom inbesparad hyra skall för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock endast i mån de icke fått ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt sjöarbetstidslagen.

Sjömanskommittén yttrar inledningsvis, att den princip som sålunda kommit till uttryck i lagen icke bör ändras. Därvid betonas vikten av att lagrummet tillämpas på sätt är åsyftat och att sålunda endast de, som verkligen vidkänts ökat arbete, skola ha rätt till inbesparad hyra.

I fortsättningen erinrar kommittén om att redan i samband med tillkomsten av gällande lag från olika håll hemställdes, att lagrummets tillämplighet icke borde begränsas till den tid, då fartyget är till sjöss. Enligt kommitténs mening är det obestridligt, att även under fartygets uppehåll i hamn en förminskning av besättningen kan medföra ökat arbete för sjömännen i form av strängare sysselsättning under den ordinarie arbetstiden. Detta gäller i första hand beträffande sådant arbete, som måst utföras oberoende av om fartyget är till sjöss eller ligger i hamn, och då framför allt kökspersonalens arbete. Eftersom kosten skall serveras på bestämda tider, kan det icke alltid bli tal om övertidsarbete för denna personal, utan den tvingas

stundom att arbeta hårdare under den ordinarie arbetstiden. Kommittén har därför stannat för det förslaget, att gällande föreskrifter om fördelning av inbesparad hyra skall, såvitt angår kökspersonalen, vara tillämpliga jämväl då fartyget ligger i hamn. Kommittén framhåller, att förslaget icke återfinnes i Köpenhamns-utkastet.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* yrka att 23 § skall helt utgå ur lagen. De framhålla därvid, att man vid tillkomsten av gällande sjömanslag ville ha en fast gräns för hyresfördelningen och därför begränsade rätten till inbesparad hyra att avse tid, då fartyget är till sjöss. Enligt reservanternas mening föreligger ej skäl att frångå denna begränsning. De framhålla vidare, att en inskränkning av kökspersonalen regelmässigt torde medföra att längre tid behövs för måltidernas beredande, ävensom att övertidsersättning utgår, om den ordinarie arbetstiden överskrides. För övrigt inbjuder begreppet »kökspersonal» till tvister och tolkningssvårigheter.

Remissyttrandena: *Kommerskollegium* finner på de av kommittén anförda skälen den föreslagna utvidgningen ha fog för sig samt tillägger, att beträffande den övriga besättningen reglerna angående övertidsersättning torde vara tillfyllest i sådant fall, när fartyget ligger i hamn.

Hovrätten däremot finner det tveksamt, huruvida ej det av kommittén föreslagna stadgandet bör utgå. Enligt hovrättens mening föreligger ej nämnvärt behov av stadgandet och praktiska svårigheter torde ofta komma att uppstå vid tillämpningen.

Segelfartygsföreningen yrkar, att stadgandet skall utgå.

Övriga redare- och arbetsgivareorganisationer ansluta sig till reservanternas uppfattning, att hela lagrummet bör borttagas.

Sjöfolksförbundet uttalar — med instämmande av *landsorganisationen* — att rätten till inbesparad lön, då fartyget ligger i hamn, bör tillkomma icke endast kökspersonalen utan hela besättningen. Enligt förbundets åsikt är det obestridligt, att även däck- och maskinpersonalen vid minskning av antalet sjömän inom dessa grupper får vidkännas ökat merarbete jämväl under fartygets uppehåll i hamn.

Departementschefen. Redan 1864 års sjölag upptog en bestämmelse om rätt för sjöman att få del i lön, som redaren inbesparat genom att besättningen minskats. Det vill synas som om bestämmelsen var tillämplig såväl då fartyget var till sjöss som när det befann sig i hamn. Tanken bakom bestämmelsen var uppenbarligen den, att redaren icke skulle frestas att underbemanna fartyget. Alltsedan ikraftträdandet av 1891 års sjölag har bestämmelsen varit uttryckligen begränsad till tid, då fartyget är till sjöss. I samband med tillkomsten av gällande sjömanslag yrkades från flera håll, att bestämmelsen skulle göras tillämplig också då fartyget befunne sig i hamn. Av förarbetena till lagen framgår att förslaget avvisades under hänvisning till de bestämmelser, som gällde beträffande ersättning för övertidsarbete.

Väl är det riktigt, såsom från redarhåll påpekats, att sjöman jämlikt sjö-

arbetstidslagen är berättigad till särskild ersättning för övertidsarbete, men med hänsyn till förhållandena å ett fartyg torde det vara ofrånkomligt att en undertalig besättning, medan fartyget befinner sig till sjöss, får underkasta sig icke endast övertidsarbete utan även ökat arbete under den ordinarie arbetstiden för att skeppstjänstens behöriga gång icke skall rubbas. På grund härav anser jag mig icke kunna biträda yrkandet att 23 § skall utgå ur lagen.

Vad nyss anförts är icke i motsvarande mån tillämpligt, när fartyget ligger i hamn. Sjöfartssäkerheten ställer då icke lika höga krav på sjömannen och åtskilligt arbete kan anstå eller utföras på övertid. Vidare torde det merendels vara svårt att avgöra, huruvida ett ökat arbete beror på att sjömännen under fartygets uppehåll i hamn utnyttja sin rätt att vistas i land eller på att besättningen har minskats. Enligt min mening är det därför i princip icke lämpligt att utvidga rätten till inbesparad lön att avse tid då fartyget ligger i hamn. Såsom kommittén anført kan emellertid särskilt kökspersonalen, d. v. s. besättningsmän som taga del i tillagningen och serveringen av kosten ombord, åberopa att de äro nödsakade att utföra sina sysslor oberoende av om fartyget är till sjöss eller ligger i hamn, ävensom att en minskning av deras antal stundom måste leda till ökat arbete under den ordinarie arbetstiden för de återstående. Med hänsyn härtill har jag funnit mig böra biträda kommitténs förslag, att fördelning av inbesparad lön, såvitt angår kökspersonalen, skall ske också då fartyget ligger i hamn.

24 §.

I sin gällande lydelse upptager lagrummet regler angående hyra vid sjömans död. Huvudregeln är, att hyra utgår till och med dödsdagen, såvida icke hans rätt till hyra på grund av bestämmelse i andra kapitlet förut upphört. Vidare lämnas en bestämmelse om beräknande av hyra för det särfall, att fartyget förolyckas med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden för olyckan. Det skall då 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.

Sjömånskommittén anmärker inledningsvis, att Kungl. Maj:ts förslag till gällande sjömanslag under 24 § upptog en bestämmelse av innebörd att vid svensk sjömans död dennes efterlevande hustru eller minderåriga barn under närmare angivna förutsättningar skulle vara berättigade till en månads tilläggshyra; bestämmelsen borttogs under riksdagsbehandlingen och kom därför icke att inflyta i lagen.

I fortsättningen förklarar sig kommittén anse, att den nya sjömanslagen bör upptaga en liknande bestämmelse. Kommittén redogör därvid för de skäl, som enligt dess mening kunna åberopas för en sådan ståndpunkt.

För närmare kännedom angående nu angivna frågor må hänvisas till kommitténs betänkande s. 56 ff.

Kommitténs förslag innebär att, där den avlidne sjömannen var svensk

och han efterlämnade hustru eller barn under sexton år, de sålunda efterlevande skola vara berättigade till tilläggshyra för en månad, såframt sjömannens död inträffade medan han var i redarens tjänst eller å tid, då han var berättigad till sjukhyra jämlikt 18 § andra stycket andra punkten. I sistnämnda fall må dock avdragas vad utbetalats eller skall utbetalas jämlikt berörda stadgande. Av 7 § framgår, att 24 § avses bli tillämplig även å befälhavaren.

Remissyttrandena. Ingen av de hörda myndigheterna och organisationerna har haft något att invända mot det av kommittén föreslagna stadgandet.

Ersättningsbyrån anser emellertid, att reglerna i 24 § om beräkandet av hyran, då fartyget försvunnit med man och allt, böra avpassas efter de allmänna bestämmelserna i 8 kap. 5 § lagen om boutredning och arvskifte; där stadgas bl. a. att dödförklarad skall anses död vid utgången av den månad, då livsfaran inträffade.

Departementschefen. Såsom framgår av kommitténs betänkande voro vid tiden för sjömanslagens tillkomst meningarna delade om lämpligheten av att i lagen införa en bestämmelse om skyldighet för redaren att vid svensk sjömans frånfälle utgiva tilläggshyra till sjömannens närmaste anhöriga. Kungl. Maj:ts förslag upptog en sådan bestämmelse, men riksdagen beslöt, sedan kamrarna först stannat för olika beslut, att bestämmelsen skulle utgå. Sjömanskommittén, som upptagit frågan till förnyad prövning, har ansett att förhållandena ändrats sedan sjömanslagens tillkomst och att tiden nu vore mogen för att införa en bestämmelse av angiven innebörd i lagen. Remissinstanserna ha icke haft något att erinra mot kommitténs förslag. Ej heller enligt min mening finnes numera anledning att motsätta sig införandet av en lagbestämmelse som skulle ålägga redaren att under närmare angivna förutsättningar utgiva tilläggs-lön till avlidne svensk befälhavares eller sjömans anhöriga. För tydlighetens skull må framhållas att innebörden av sista meningen i det föreslagna lagrummet är att, därest den avlidne var berättigad till sjuklön under t. ex. tio dagar, de efterlevande ej kunna kräva tilläggs-lön för längre tid än tjugu dagar och att rätten till sådan lön helt bortfaller, om den avlidne åtnjutit sjuklön under minst en månad.*

Gentemot ersättningsbyråns anmärkning må erinras att den av byrån åberopade föreskriften i boutredningslagen avser dödförklarad person, under det att den i 24 § sjömanslagen upptagna bestämmelsen om beräkande av sjömans lön icke har annat syfte än att lämna en praktisk ordningsregel för ett av de särskilda förhållandena till sjöss betingat undantagsfall.

25 §.

I lagrummet stadgas att, därest det vid sluträkning befinnes att sjöman i förskott uppburit mer än rätteligen tillkom honom, han ändå äger behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av närmare angiven anledning.

Saklig ändring föreslås ej.

Om hemresa efter längre tids tjänstgöring.

26 §.

Sjömanskommitténs förslag upptager under denna paragraf ett nytt stadgande av innehåll att svensk sjöman, som efter längre tids tjänstgöring lämnar fartyget i utlandet, under närmare angivna villkor skall vara berättigad till fri hemresa med underhåll. (Innehållet i nuvarande 26 § — angående sjömans plikt att undergå läkarundersökning — har flyttats till nya 27 §.)

Kommittén hänvisar inledningsvis till det av 1938 års sjömanslagsutredning avgivna betänkandet, vari föreslås att en liknande bestämmelse måtte införas under 25 a § i sjömanslagen.

I anslutning härtill anför kommittén följande:

Såsom sjömanslagsutredningen påpekade förutsätter lagen, att en sjöman, som efter slutad anställning önskar fara hem, antingen själv får bekosta hemresan eller ock försöka erhålla tjänst på ett hemgående fartyg. Ofta blir sjömannen i väntan på lägenhet kvar i den utländska hamnen, till dess hans hopsparade hyresmedel blivit förbrukade, varefter han kan bli nödsakad att ånyo taga hyra på ett fartyg i utrikes fart, eller också måste han såsom nödlidande omhändertagas av konsul och hemsändas på statens bekostnad. Enligt kommitténs mening bör det eftersträvas att skapa lagregler, som kunna bidra till att knyta sjömannen fastare såväl till den redare i vars tjänst han är som till hemlandet. Det gäller emellertid att avväga dessa regler, så att de å ena sidan icke bli alltför betungande för redaren och staten och å andra sidan verkligen bli till glädje och nytta för sjömannen.

Utredningen ansåg, att staten, redaren och sjömannen skulle bidra med vardera en tredjedel av kostnaden för hemresan jämte underhåll. Kommittén har emellertid funnit, att förmånen i de allra flesta fallen skulle bli utan värde för sjömannen, om han skulle behöva bidra till hemresan med egna medel. Kommittén har därför stannat för det förslaget, att kostnaden för hemresan jämte underhåll skall bestridas av staten och redaren med hälften vardera.

Vidare förordar kommittén — i huvudsak i enlighet med sjömanslagsutredningens förslag — att sjömannen för att komma i åtnjutande av fri hemresa skall ha varit anställd hos samme redare eller å samma fartyg två år i följd och icke haft tillfälle att lämna tjänsten i svensk hamn under det senast förflutna året. Dessutom har kommittén såsom förutsättning för rätten till fri hemresa uppställt det villkoret att sjöman, om fartyget beräknas inom sex månader uppnå hamn från vilken hemresan kan anordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, skall vara pliktig att kvarstå i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn.

I likhet med sjömanslagsutredningen föreslår kommittén ytterligare, att sjöman, som själv uppsäger tjänsteavtalet eller begär entledigande, samtidsigt skall göra framställning om fri hemresa för att icke gå miste om förmånen. Därtill biträder kommittén utredningens förslag att sjömannen skall vara pliktig att antaga tjänst som kan beredas honom på fartyg, bestämt till Sverige eller till ort varifrån han bekvämligen kan resa hem, under förut-

sättning att han anställs i tjänst motsvarande den vari han förut var anställd och på lika förmånliga villkor. Enligt kommitténs mening bör emellertid sådan skyldighet åvila sjömannen endast om hans hälsotillstånd medger det. Kommittén hänvisar därvid till 28 och 41 §§ gällande sjömanslag, vilka lagrum upptaga motsvarande föreskrift.

Slutligen ansluter sig kommittén till sjömanslagsutredningens förslag att hemresan skall anordnas av svensk konsul eller befälhavaren. Kommittén anmärker, att syftet med denna föreskrift är att möjliggöra tillämpning av 34 § sjölagen och förordningen den 12 april 1907 angående gottgörelse för svenskt sjöfolks hemförande från utrikes ort. Härigenom skulle säkerhet skapas för att resan anordnades på bästa och minst kostsamma sätt. I detta sammanhang hänvisar kommittén till sitt ändringsförslag beträffande 34 § sjölagen.

Till skillnad från sjömanslagsutredningen anser kommittén, att icke endast sjöman av manskapsgraden utan även befälhavaren och sjöman av befälsgraden böra vara berättigade till förmånen av fri hemresa. Kommittén åberopar därvid sin förut angivna standpunkt, att i fråga om sociala förmåner åtskillnad ej bör göras mellan olika grupper.

Till sist kommer kommittén in på spörsmålet i vilken utsträckning en enligt 33 § avskedad sjöman bör vara berättigad till fri hemresa enligt 26 §. Kommittén anmärker, att enligt sjömanslagsutredningens förslag sådan sjöman över huvud icke skulle äga åtnjuta motsvarande förmån, ehuru utredningen fann en viss tvekan råda i fråga om sjöman, som avskedats jämlikt 33 § första och andra punkten.

Därefter yttrar kommittén följande:

Beträffande första punkten, som är tillämplig då sjömannen finnes vara oduglig till den tjänst för vilken han blivit antagen, torde spörsmålet sakna större praktisk betydelse. Det torde nämligen höra till undantagsfallen, att fråga om sjömans oduglighet skulle uppstå först efter två års tjänstgöring. Därest ett sådant fall inträffade, skulle det dock enligt kommitténs mening vara föga tillfredsställande att fränkänna sjömannen förmånen av fri hemresa. Beträffande andra punkten, vilken såsom avskedsgrund upptager försenad inställelse, blir frågan mera tveksam. Sjömanslagsutredningen uttalade såsom sin mening, att det icke vore skäligt att sjöman, som genom försenad inställelse gäve anledning till avskedande, skulle bibehållas vid förmånen. Enligt utredningens uppfattning borde bl. a. beaktas, att befälhavarens ur kostnadssynpunkt i vissa fall betydelsefulla rätt att kräva sjömannens kvarstående i tjänst till dess för hemresans anordnande lämplig hamn uppnåtts skulle bliva illusorisk, i fall fartyget måst avgå utan sjömannen. Kommittén kan till fullo ansluta sig till denna uppfattning då fråga är om sjöman, som avsiktligt lämnat tjänsten eller med andra ord rymt. Där emot kan kommittén icke finna annat än att den sjöman, som eljest utebliver från fartyget och därför avskedas, skulle bli väl strängt behandlad, om han i och med avskedandet skulle förlora rätten till fri hemresa enligt 26 §. Det må i anslutning härtill framhållas att en sjöman, som varit i samme redares tjänst eller anställd å samma fartyg så länge som två år, vanligen torde tillhöra den skötsamma och pålitliga sorten, varför hans uteblivande kan förutsättas vara en engångsföreteelse eller bero på

omständigheter över vilka han icke ägt råda. Vid överbägande av vad sålunda förekommit har kommittén stannat för det förslaget att till 33 § skall fogas ett stycke av innehåll, att därest sjöman avskedas enligt tredje, fjärde eller femte punkten, han icke är berättigad till fri hemresa enligt 26 § samt att detsamma skall gälla, om han avskedas enligt andra punkten och det befinnes att han avsiktligen lämnat tjänsten.

Beträffande befälhavaren förordar kommittén att 7 § första punkten, vari stadgas att för befälhavaren gäller vad i 26 § är föreskrivet om fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring, får sådan lydelse att därav framgår att förmånen icke skall utgå, där befälhavaren avskedats jämlikt 5 §. Med hänsyn till den förtroendeställning befälhavaren intager har kommittén ej funnit skäl föreligga att göra undantag för det fall att befälhavaren avskedas på grund av oduglighet.

Remissyttrandena. Flertalet av de hörda myndigheterna och organisationerna har lämnat kommitténs förslag utan erinran. Ersättningsbyrån jämte två konsulat och en beskickning ävensom statskontoret ha emellertid framställt en del anmärkningar.

Ersättningsbyrån anmärker att det här mest blir fråga om sjömän av befälsgrad, vilka enligt gällande kollektivavtal efter så lång tjänstgöring som den av kommittén föreslagna redan nu äro berättigade till fri hemresa. I många fall skulle hemresor komma att ske från utländska hamnar, varest Sverige har endast oavlönade konsulter. Enligt byråns uppfattning är det icke ändamålsenligt att åt dem anförtro ombesörjandet av hemresan. Oftast måste denna ske med utländska fartygslinjer eller kanske med flyg. Det synes därför byrån bättre att låta redarens agenter ombesörja resorna, med rätt för redaren att från utrikesdepartementet utfå ersättning med hälften av kostnaderna för det med hänsyn till resemöjligheterna billigaste färd sättet till hemorten.

Beskickningen i Rio de Janeiro ifrågasätter om praktiskt behov av tvingande regler om fri hemresa verkligen föreligger, eftersom sjöman i de allra flesta fall skulle kunna tillförsäkra sig denna förmån vid tjänsteavtalets ingående. Icke heller kan beskickningen finna skälen för att staten skall bidra till hemresan tillräckligt vägande. — Den i 34 § sjölagen föreskrivna skyldigheten för befälhavaren att medtaga svenskt sjöfolk har enligt beskickningens mening till stor del kommit att bliva illusorisk, enär befälhavaren i regel åberopar att extra sovplatser icke finnas ombord. På grund härav har det i många fall visat sig nödvändigt att låta sjömannen företaga hemresan icke såsom »konsulatspassagerare» utan såsom fullt betalande passagerare. Därtill komma kostnader under väntetid. På grund av nu angivna omständigheter är det ur ekonomisk synpunkt ofta bättre att hemsända sjömannen med flyg.

Även *generalkonsulatet i London* ställer sig tveksamt till lämpligheten av att ålägga statsverket att bidra till hemresor av förevarande slag. Konsulatet anmärker vidare på att utredning ej gjorts angående de kostnader, som

kunna uppstå för statsverket. Det vore mera rimligt, om hemresekostnaderna delades mellan sjömannen och redaren.

Ytterligare anför konsulatet, att rätten till fri hemresa uppenbarligen är avsedd att vara en uppmuntran eller belöning för sjömännen. Ur denna synpunkt synes det konsulatet varken tilltalande eller rimligt, att sjömännen skulle resa på konsulatförpassning i likhet med nödställda eller efterseglade sjömän. Enligt konsulatets åsikt böra de färdas såsom vanliga passagerare. Vederbörande konsul bör ha frihet att ordna hemresan på lämpligaste sätt och icke behöva tillämpa 1907 års förordning, med mindre så i något undantagsfall skulle visa sig ändamålsenligt.

Generalkonsulatet i New York yttrar, att det av kommitténs förslag icke framgår, huruvida kostnaderna för underhåll under väntetiden på reselägenhet skola bestridas av staten/redaren. Enligt konsulatets uppfattning bör det vidare klart utsägas, att då hemresan anordnas av konsuln, färd-sättet skall vara förpassning. Eljest skulle säkerligen sjöman undantagslöst begära att få bli hemsänd såsom vanlig passagerare å pasagerarfartyg.

Statskontoret understryker till en början, att sjömän av befälsgraden redan enligt gällande kollektivavtal äro berättigade till fri hemresa efter två års tjänstgöring. Enligt statskontorets mening torde en utvidgning av denna förmån till att avse även manskapet vara en fråga, varom i första hand organisationerna ha att träffa överenskommelse. Skulle det emellertid anses att fri hemresa bör vara en lagfäst rätt, torde de därmed förenade kostnaderna böra bestridas av redaren som har påtagligt intresse av att behålla duglig personal i sin tjänst. Statskontoret avstyrker därför, att staten åtager sig att bekosta en del av hemreseutgifterna.

Beträffande lagrummets utformning framhåller statskontoret, att efter orden »Kan åt sjömannen» orden »inom skälig tid» böra tilläggas. Vidare bör enligt statskontorets åsikt sjöman vara pliktig att taga tjänst å hemvändande fartyg, om han erbjudes anställning, som med hänsyn till sjömannens tidigare tjänst prövas skäligen kunna ifrågakomma. Icke heller kan statskontoret finna, att en enligt 33 § avskedad sjöman bör ha rätt till fri hemresa i annat fall än där sjömannen icke kunnat råda över de omständigheter som förorsakat avskedande enligt andra punkten.

Departementschefen. Det föreslagna nya stadgandet innebär i huvudsak att svensk befälhavare eller sjöman, vilken lämnar tjänsten i utlandet, är berättigad till hemresa med underhåll på redarens och statens gemensamma bekostnad, såframt han två år i följd varit anställd hos samme redare eller på samma fartyg och under det senast förflutna året icke haft tillfälle att lämna tjänsten i svensk hamn.

Varken redare- eller sjöfolksorganisationerna ha haft något att erinra mot förslaget. Däremot ha anmärkningar mot detsamma riktats från en del myndigheter. Sålunda har gjorts gällande att en förmån av detta slag över huvud icke borde stadfästas i sjömanslagen utan regleras av parterna själva genom avtal. Såsom framgår av vad jag i liknande sammanhang förut an-

fört torde en sådan invändning icke vara tillräckligt vägande. Avgörande bör vara huruvida förmånen kan anses skälig eller ej. I likhet med kommittén finner jag så vara fallet.

Mot invändningen att kostnaden borde bestridas antingen av redaren eller möjligen till en del av sjömannen själv må till en början framhållas att, ehuru väl redaren har fördel av att sjöman stannar i hans tjänst så länge som två år, det också måste vara ett allmänt intresse, att svenska sjömän ha fasta arbetsförhållanden och kvarstå på svenska fartyg så länge som möjligt samt icke helt förlora förbindelsen med hemlandet. Praktiskt bör vidare beaktas att en i utländsk hamn avmönstrad sjöman ej alltför sällan blir blottställd, med påföljd att han får omhändertagas av konsuln och på statens bekostnad hemsändas. Vad angår tanken på en bidragsplikt för sjömannen själv må erinras att förmånen med hänsyn till de vanligen dryga resekostnaderna skulle bli utan större värde för sjömannen om han själv skulle bidra till hemresan.

Såsom kommittén föreslagit bör en så utpräglad social förmån, varom här är fråga, åtnjutas av såväl befälhavaren som sjöman av befäls- och man-skapsgraderna.

Det är omöjligt att närmare beräkna storleken av de utgifter som skulle falla på staten vid ett genomförande av kommittéförslaget. Med hänsyn till de förhållandevis stränga villkor som föreslås bli förknippade med förmånen torde dock utgifterna icke bli särskilt betungande för statsverket. Sålunda må uppmärksammas att enligt kommitténs förslag sjömannen ej blir berättigad till fri hemresa med mindre han kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår hamn, dit fartyget beräknas anlända inom sex månader och varifrån hemresan kan anordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång. Avgörandet i denna sak kommer givetvis att ligga hos befälhavaren.

Vidare må särskilt avseende fästas vid den omständigheten att hemresan förordas bli anordnad av svensk konsul eller, om sådan icke finnes på platsen, av befälhavaren ävensom att hemresan om möjligt skall ske enligt bestämmelserna i 1907 års förordning angående gottgörelse för svenskt sjöfolks hemförande från utrikes ort. Härigenom skulle säkerhet skapas för att utgifterna för hemresan bleve så låga som möjligt. På grund härav torde det icke — såsom från några håll ifrågasatts — vara lämpligt att överlämna åt annan att anordna hemresan eller att alltid låta sjömannen färdas såsom vanlig passagerare. Endast om det visar sig omöjligt att anordna resan jämlikt berörda förordning, får sålunda annat färdssätt användas och då naturligen det som bedömes vara det minst kostsamma.

Därjämte må framhållas att enligt kommitténs förslag sjömannen, för den händelse tjänst å ett hemvändande fartyg kan beredas honom, 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. Även ett sådant stadgande är uppenbarligen ägnat att nedbringa kostnaderna. Såsom statskontoret påpekat torde dock stadgandet böra utformas så, att därav framgår att sjömannen är pliktig att under skälig tid avvakta att anställning av nyss nämnt slag erbjudes ho-

nom. Givetvis blir han under väntetiden berättigad till underhåll på statens och redarens bekostnad. Däremot torde tillräckligt vägande skäl ej finnas för ett bifall till statskontorets yrkande, att sjömannens plikt att antaga tjänst å hemvändande fartyg skulle föreligga så snart han erbjödes anställning som med hänsyn till sjömannens tidigare tjänst prövas skäligen böra ifrågakomma. Det må erinras att stadgandet i kommitténs förslag har samma lydelse som motsvarande föreskrift i 28 och 41 §§ gällande sjömanslag.

Den del av hemreseutgiften, som enligt förslaget skall bestridas av statsmedel kan — om riksdagen icke har något att erinra däremot — utgå från det under tredje huvudtiteln upptagna förslagsanslaget, benämnt »gottgörelse av kostnader för sjöfolk och nödställda svenska medborgare».

Beträffande slutligen frågan i vilken utsträckning en enligt 33 § avskedad sjöman bör vara berättigad till fri hemresa enligt 26 § torde det icke vara tillrådligt att helt godtaga kommitténs förslag. Det synes sålunda icke lämpligt att sjöman, som skilts från tjänsten på grund av oduglighet, skulle kunna kräva fri hemresa. Han bör i detta avseende ej vara förmånligare ställd än befälhavaren. — Däremot torde anledning ej föreligga att motsätta sig kommitténs förslag, att sjöman, som avskedas för det han icke infunnit sig på fartyget i rätt tid, ej bör förlora rätten till fri hemresa enligt 26 §, med mindre det befinnes att han avsiktligt lämnat tjänsten. — I likhet med kommittén anser jag, att stadgandet om förlust av rätten till fri hemresa vid avsked enligt 33 § har sin rätta plats i detta lagrum. Dock torde en hänvisning till 33 § böra upptagas i 26 §.

Om sjukvård och begravning.

27 §.

Nuvarande 26 § föreskriver skyldighet för sjöman att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarundersökning, dock utan kostnad för sjömannen.

Enligt 27 § första stycket i dess gällande lydelse skall befälhavaren, när sjöman är sjuk eller skadad, sörja för att denne erhåller nödig vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel. I samma lagrums andra stycke föreskrives för närvarande att, när anledning finnes att antaga att sjöman är behäftad med sjukdom som medför fara för de ombordvarande, befälhavaren skall, såvitt ske kan, låta den sjuke undergå läkarundersökning. Om det är omöjligt att vidtaga betryggande åtgärder mot smittfaran, skall befälhavaren låta bringa den sjuke i land. I tredje stycket stadgas att befälhavaren, där sjuk eller skadad sjöman icke själv kan taga vård om sina tillhörigheter, skall draga försorg om dem. Enligt paragrafens fjärde stycke i dess gällande lydelse åligger det befälhavaren att, när sjuk eller skadad sjöman kvarlämnas i utlandet, överlämna honom åt svenske konsulns försorg eller, om sådan icke finnes på platsen, på annat sätt skaffa sjömannen lämplig vård ävensom underätta närmaste svenske konsul om de vidtagna åtgärderna.

Sjömanskommittén föreslår till en början den redaktionella ändringen, att de nuvarande reglerna i 26 och 27 §§ skola sammanföras under ett lagrum, benämnt 27 §.

I fortsättningen omnämner kommittén, att anmärkning framställt mot avfattningen av reglerna. Det vill synas som om den befälhavaren ålagda skyldigheten att föranstalta om läkarundersökning skulle föreligga allenast, då anledning föreligger till antagande att sjömannen är behäftad med smittsam sjukdom, och sålunda icke när det kan antagas att han lider av annan sjukdom. Enligt samma tolkning skulle beträffande ej smittsamma sjukdomar läkare behöva anlitas först sedan det blivit uppenbart att läkarbehandling är erforderlig. Enligt kommitténs mening giver lagens nuvarande lydelse visserligen icke stöd för en sådan tolkning, men kommittén har dock för tydlighetens skull ansett sig böra föreslå ett stadgande av innehåll att, när anledning finnes till antagande att sjöman är sjuk eller skadad, befälhavaren såvitt möjligt skall låta honom undersökas av läkare.

I anslutning till detta sitt förslag förordar kommittén ett par redaktionella ändringar av lagtexten.

Slutligen föreslår kommittén, att till fjärde stycket fogas den bestämmelsen, att då en i utlandet kvarlämnad sjöman så begär befälhavaren skall underrätta hans närmaste anhöriga.

Kommittéledamoten *Böös* anser, att utformningen av stadgandet angående befälhavarens skyldighet att låta läkarundersöka sjöman, som kan antagas vara sjuk, icke bör godkännas. Reservanten framhåller, att denna skyldighet skulle komma att föreligga även när det gällde ett sjukdoms- eller olycksfall som uppenbarligen icke påkallade särskild undersökning av läkare för diagnos eller ordination, t. ex. då en rad sjukdomsfall av enahanda art inträffade i en följd (dysenteri, angina etc.). Icke heller synes läkarundersökning erforderlig, när det gäller exempelvis en sjukdom med lätt igenkännliga symptom med vars rätta behandling befälhavaren är väl förtrogen. Reservanten förordar därför sådan avfattning av stadgandet att därav framgår, att befälhavarens skyldighet att föranstalta om läkarundersökning inträder när detta med hänsyn till omständigheterna kan anses påkallat.

Remissyttrandena. *Maskinbefälsförbundet* finner det vara av största vikt, att av lagrummet otvetydigt framgår att befälhavaren är skyldig att föranstalta om läkarundersökning, när anledning finnes till antagande att sjöman är sjuk eller skadad. Förbundet understryker, att befälhavaren enligt nuvarande regler är oförhindrad att vägra sjöman sådan undersökning, så snart objektiva symptom på sjukdom icke kunna upptäckas. Förbundet anser sig ej böra underlåta att omnämna, att en dylik tolkning av gällande lag visst icke är främmande.

Gentemot de av reservanten inom kommittén anförda synpunkterna invänder förbundet, att även då en rad sjukdomsfall av enahanda slag inträffar det kan vara nödvändigt med läkarundersökning från fall till fall.

Även *sjöfolksförbundet* uppehåller sig vid reservantens yttrande och anför därvid liknande synpunkter som maskinbefälsförbundet.

Fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening och radiotelegrafistföreningen samt *hovrätten och kommerskollegium* biträda däremot reservantens ståndpunkt. Sålunda framhåller *kommerskollegium* att det — med hänsyn till det missbruk som torde vara att befara — är välbetänkt att förse stadgandet med det av reservanten föreslagna tillägget. Det förefaller dessutom kollegium osannolikt, att befälhavaren skulle obehörigen utnyttja ett sådant tillägg, eftersom en försummelse från hans sida kan medföra besvärliga följder både för honom själv och fartyget.

Medicinalstyrelsen anser det av kommittén föreslagna stadgandet i princip vara riktigt. Stadgandet bör dock enligt styrelsens mening icke tolkas så, att med »sjuk och skadad» skall menas varje opasslighet eller dylikt. Styrelsen vill därför föreslå den ändringen, att läkarundersökning icke skall behöva ske, då sådan undersökning uppenbarligen icke är påkallad.

Departementschefen. De av kommittén föreslagna bestämmelserna, vilka i huvudsak överensstämma med de nuvarande reglerna i 26 och 27 §§, ha lämnats utan erinran utom såvitt angår stadgandet, att befälhavaren skall vara pliktig att om möjligt låta läkarundersöka sjöman, som kan antagas vara sjuk eller skadad. Från åtskilliga håll har sålunda framhållits att stadgandet fått en alltför snäv utformning och att detsamma i stället borde utformas så, att befälhavarens skyldighet att föranstalta om läkarundersökning skulle inträda endast när det med hänsyn till omständigheterna kunde anses påkallat.

Spörsmålet synes mig vanskligt. Sålunda är det å ena sidan obestridligt att, med hänsyn till de särskilda förhållandena under vilka sjöfolket lever, starka skäl tala för att läkarundersökning ej må underlåtas, när det är antagligt att sjöman är sjuk eller skadad. Omständigheterna kunna vara sådana, att en i och för sig ursäktlig felbedömning från befälhavarens sida medför allvarliga följder för den enskilde sjömannen. Å andra sidan kan det icke förnekas att ett så långt gående lagbud som det av kommittén föreslagna mången gång helt i onödan skulle föranleda befälhavaren att tillkalla läkare. Detta gäller framförallt i sådant fall, där det är uppenbart att sjömannens sjukdom är helt obetydlig eller befälhavaren väl känner till huru sjukdomen skall behandlas. Dessutom torde en dylik bestämmelse i viss mån inbjuda till missbruk. I anslutning till den av medicinalstyrelsen anvisade lösningen vill jag därför förorda den ordalydelsen, att befälhavaren skall vara pliktig att, när det kan antagas att sjöman är sjuk eller skadad, såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare, där sådan undersökning ej framstår som uppenbart opåkallad.

I övrigt har jag intet att erinra mot kommitténs förslag.

28 §.

I lagrummet lämnas regler angående vem som skall bekosta vården av sjuk eller skadad sjöman.

Enligt första stycket i dess nuvarande lydelse åligger det redaren att bekosta sjukvården, så länge sjömannen är kvar i tjänsten. I anslutning härtill föreskrives att — därest sjuk eller skadad sjöman vid tjänstetidens utgång varder skild från tjänsten eller dessförinnan avskedad utan sådan grund som i 33 § sägs — han också efter anställningens upphörande äger 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 icke skett, räknas tiden från det fartyget gått vidare. I nu nämnda fall är svensk sjöman, som i utlandet avgår från tjänsten, dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket, dock med skyldighet att under närmare angivna förutsättningar taga tjänst å hemvändande fartyg (jfr 26 § i förslaget).

I andra stycket stadgas för närvarande, att vad i första stycket är föreskrivet ej äger tillämpning, där sjömannen genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han vid tjänstens antagande förtegit den; i sådant fall är sjömannen pliktig att själv bekosta sjukvården och är ej berättigad till fri hemresa. Redarens utlägg för dylik kostnad må avdragas å sjömannens hyra.

Slutligen upptages i tredje stycket den regeln, att om sjöman som lider av könssjukdom i smittsamt skede kvarlämnas i utlandet, kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter anställningens upphörande skall bestridas av statsmedel.

Sjömanskommittén framhåller, att enligt gällande lag sjöman icke äger rätt till sjukvård på redarens bekostnad, om han lämnar tjänsten på egen begäran, och ej heller om han blir avskedad enligt 33 § (åsidosättande i något väsentligt avseende av förpliktelser enligt avtalet). Kommittén erinrar om att den finska lagen intager samma ståndpunkt, men att de danska och norska lagarna ha en annan inställning. Enligt de senare båda lagarna har nämligen sjömannen rätt till sjukvård på redarens bekostnad, så snart han är sjuk eller skadad vid tjänsteförhållandets upphörande. Enligt kommitténs mening är denna sistnämnda ståndpunkt riktig. Såsom i förarbetena till 1891 års sjölag uttalas, måste omfånget av redarens skyldighet att bekosta sjukvård åt sjöman bedömas enligt billighetshänsyn. Kommittén kan för sin del icke finna, att det överensstämmer med billigheten att från förmånen av fri sjukvård utesluta sjöman, som frånträder tjänsten på egen begäran. Mera oviss ställer sig saken, därest sjömannen avskedats enligt 33 §. Kommittén har emellertid funnit det vara en väl sträng påföljd för sjömannen, om han genom avskedandet skulle förlora rätten till fri sjukvård. På grund av det anförda föreslås att 28 § bringas i överensstämmelse med de danska och norska lagarna.

Vidare uttalar kommittén, att stadgandet om rätt för svensk sjöman att på redarens bekostnad erhålla hemresa jämte underhåll till hemorten här i riket skäligen bör vara tillämpligt icke endast då sjömannen lämnar tjänsten i utlandet utan även när han avgår från tjänsten i svensk hamn. För att

rätten till hemresa på redarens bekostnad icke skall bli alltför vidsträckt föreslår kommittén, att sjömannen ej skall vara berättigad till denna förmån i andra fall än när han lämnar tjänsten på grund av sjukdom eller skada, eller när han vid avgången från tjänsten lider av sjukdom eller skada av beskaffenhet att kunna föranleda avmönstring. Kommittén vill sålunda förebygga, att en sjöman skall kunna kräva hemresa på redarens bekostnad, om han t. ex. efter avgången från tjänsten under en kortare tid står under läkares tillsyn för någon obetydlig krämpa.

Föreskrifterna om sjömans skyldighet att själv bekosta sjukvården, då han ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller förteगत den vid tjänstens antagande, föreslås av kommittén utformade på motsvarande sätt som i 4 och 18 §§. Detta innebär bl. a. att redaren i princip är skyldig att bestrida kostnaden för sjukvård i samband med könssjukdom. Vidare anser kommittén, att stadgandet om redarens rätt att i vissa fall göra avdrag å hyran för sina utlägg för sjukvård bör utgå. Kommittén hänvisar till att det redan av 20 § framgår, att denna avdragsrätt föreligger.

I fråga om stadgandet i 28 § tredje stycket påpekar kommittén, att det samma utgör ett tillägg till lagen den 20 juni 1918 angående åtgärder mot utbredning av könssjukdomar. Denna lag är icke tillämplig å andra än dem, som vistas här i riket. Stadgandet skulle nu kunna borttagas, eftersom huvudprincipen föreslås bli den, att redaren skall vara pliktig att bekosta vården av könssjuk sjöman icke blott så länge tjänsteförhållandet består utan jämväl för viss tid därefter. Å andra sidan finner kommittén det med hänsyn till dessa sjukdomars natur icke vara mer än rimligt, att staten övertager redarens förpliktelser i vad avser tiden efter tjänsteförhållandets upphörande. Enligt kommitténs mening föreligger ej heller skäl att skilja mellan könssjukdom i smittsam skede och annan könssjukdom. På grund härav förordas att i sjömanslagen införes den regeln att, där svensk sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande lider av könssjukdom, statsverket skall övertaga de utgifter för sjukvård och hemresa, vilka eljest skulle åvila redaren. Kommittén framhåller, att samma regel återfinnes i samtliga fyra Köpenhamns-utkast.

Kommittén påpekar ytterligare, att utkasten upptaga enahanda föreskrift beträffande inhemsk sjöman, som vid tjänsteförhållandets upphörande lider av tuberkulos. I anslutning härtill anföres, att mot ett sådant förslag visserligen från svenskt håll kan invändas att statsverket icke i fråga om någon enskild arbetstagare i land bekostar vården vid tuberkulos. Ur samhällets synpunkt måste det dock anses lika viktigt att bekämpa denna sjukdom som könssjukdomarna. Vid sådant förhållande och då det icke med fog kan göras gällande att tuberkulos är en sjukdom, som drabbar särskilt sjömän, har kommittén funnit statsverket böra framför sjöfartsnäringen bära de utgifter som kunna uppkomma i anledning av att svensk sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande lider av tuberkulos. Kommittén har emellertid ytterligare ansett, att samma regel bör gälla beträffande utländsk sjöman,

som vid avgången ur tjänsten lider av tuberkulos i smittsamt skede. Föreskriften återfinnes i det norska Köpenhamns-utkastet.

Enligt kommitténs förslag är 28 §, liksom för närvarande, tillämplig å befälhavaren.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* kunna icke finna det rimligt, att redaren skall åläggas vittgående förpliktelser mot en sjöman, som avskedats enligt 33 § på grund av t. ex. våld å överordnad, misshandel, upprepad onykterhet i tjänsten. Reservanterna anföra därvid, att det är ett känt förhållande, att sjömän icke sällan, då de på grund av grov misskötsel skiljas från tjänsten, uppsöka läkare och erhålla intyg om sjukdom av ett eller annat slag, som anses fordra vård. Det är ej här fråga om verkliga sjukdomar utan oftast någon obetydlig krämpa.

Remissyttrandena. I stort sett lämna de hörda myndigheterna och organisationerna kommitténs förslag utan erinran.

Sälunda framhåller *kommerskollegium* att, ehuru de föreslagna ändringarna givetvis komma att medföra ökad belastning för redaren, förslaget dock synes befogat av de sociala hänsyn som över huvud taget utgöra grunden för sjöfolkets särskilda förmåner vid sjukdom eller skada. I detta sammanhang erinrar *kollegium* om det förslag angående obligatorisk sjukförsäkring för sjömän, som är under utarbetande inom kommittén. Förslaget är avsett att ansluta till nu föreslagna bestämmelser om vård m. m. i anledning av sjöfolks sjukdom och torde komma att innehålla föreskrifter, vilkas tillämpning kan förutses betydligt minska redarens kostnader för sjukvård m. m.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivareorganisationer motsätta sig kommitténs förslag att även en enligt 33 § avskedad sjöman skall vara berättigad till sjukvård på redarens bekostnad. *Redareföreningen* understryker därvid de synpunkter som anförts av reservanterna inom kommittén.

Icke heller *hovrätten* finner det vara skäligt att ålägga redaren så vittgående förpliktelser som de av kommittén föreslagna, då fråga är om sjöman som avskedats exempelvis för våld mot överordnad, misshandel av andra ombordvarande m. m. Å andra sidan synes man ej böra gå så långt att redarens förpliktelser skulle upphöra vid varje avskedande enligt 33 §. Enligt hovrättens mening är det skäligt att draga gränsen så, att sjöman, som avskedats enligt 33 § tredje, fjärde eller femte punkten, själv får bekosta vården och eljest redaren.

Beträffande kommitténs förslag, att statsverket skulle övertaga den redaren eljest åvilande skyldigheten att bekosta vården av svensk sjöman, som vid tjänsteförhållandets upphörande lider av könssjukdom, finner *kommerskollegium* förslaget vara välbetänkt med hänsyn till det allmänna intresset av att könssjukdomar effektivt bekämpas. *Kollegium* framhåller därvid, att genom kommitténs förslag visserligen den tid, under vilken en i ut-

landet kvarlämnad svensk sjöman finge vård på statsverkets bekostnad för könssjukdom i smittsamt skede, skulle bli kortare än för närvarande; detta torde dock sakna betydelse med hänsyn till de i allmänhet korta vårdtiderna och till att sjömannen efter fri hemresa får kostnadsfri vård här i riket.

Enligt *statskontorets* mening föreligger icke något skäl, varför staten skulle bekosta hemresa eller behandling, då fråga är om könssjukdom i ej smittsamt skede. Å andra sidan synes ej heller anledning finnas att på sätt kommittén föreslagit inskränka den nuvarande bestämmelsens räckvidd.

Även *ersättningsbyrån* betonar, att kommitténs förslag i viss mån innebär en försämring för sjöfolket. Enligt byråns mening är det lämpligt att staten utan tidsbegränsning bekostar vården för en på grund av könssjukdom avmönstrad svensk sjöman. Byrån anser, att staten borde påtaga sig det ekonomiska ansvaret för vård av sådan sjukdom, medan sjömannen ännu är i tjänst, detta för att likställa honom med andra svenska medborgare i Sverige. Däremot kan byrån icke finna det motiverat, att sjöman, som ådragit sig könssjukdom, härigenom skulle vinna rätt mot statsverket till fri hemresa. Varken medicinska eller humanitära skäl synas kunna åberopas härför.

I fråga om förslaget att statsverket i vissa fall skulle bekosta vården av sjöman som lider av tuberkulos anför *kommerskollegium*, att förslaget bör godtagas med hänsyn till vikten av att denna sjukdom effektivt bekämpas.

Statskontoret anser däremot, att några skäl för att staten skulle åtaga sig kostnader för behandling av tuberkulos icke finnas.

Ersättningsbyrån har samma uppfattning. Byrån anmärker därvid, att tuberkulosen synes befinna sig på stadig tillbakagång i Sverige ävensom att förslaget skulle gynna särskilt de redare, som tillåta dåliga sanitära förhållanden i sina fartyg.

Departementschefen. Kommitténs förslag om rätt för sjöman att åtnjuta fri sjukvård bygger i huvudsak på gällande bestämmelser. För närvarande är huvudregeln i 28 § att redaren skall bekosta erforderlig sjukvård — utöver den tid, sjömannen kvarstår i tjänsten — under närmare angiven tid därefter, dock icke för den händelse sjömannen lämnat tjänsten på egen begäran eller avskedats jämlikt 33 §. Med förmånen av fri sjukvård följer, om sjömannen är svensk och lämnar tjänsten i utlandet, rätt att på redarens bekostnad resa till hemorten här i riket.

Såsom kommittén framhållit äro de nuvarande reglerna icke fullt tillfredsställande. Skäl torde nämligen icke föreligga att göra undantag för sjöman, som själv säger upp sig eller i laga ordning begär entledigande. Mera vansklig ter sig frågan i fall, där sjömannen avskedats med stöd av 33 §. I likhet med kommittén anser jag det emellertid vara en väl sträng påföljd för den enskilde sjömannen, om han i och med avskedandet skulle berövas möjligheten att få sina utgifter för nödvändig sjukvård och hemresa ersatta av redaren. Det må erinras om att gällande danska och norska sjömanslagar

intaga den ståndpunkten, att dessa förmåner skola utgå oberoende av anledningen till att sjömannen lämnat tjänsten.

Ikke heller har jag något att erinra mot att rätten till fri hemresa skall föreligga även när sjömannen lämnar tjänsten i Sverige. Riktigt synes också förslaget att begränsa denna rätt till sådana fall, där sjömannen efter avsked enligt 32 § avmönstrats på grund av sjukdom eller skada eller vid avgången från tjänsten lider av sjukdom eller skada av beskaffenhet att kunna föranleda avsked.

Vad angår undantag från nu återgivna regler då fråga är om självförvårdade sjukdomar må i första hand hänvisas till 4 §. Vid behandlingen av 28 § uppkommer emellertid ett med könssjukdomarna sammanhängande spörsmål, som kräver särskild prövning. Enligt 1918 års lag angående åtgärder mot utbredning av könssjukdomar har staten åtagit sig att beträffande envar här i riket vistande, som lider av sådan sjukdom i smittsam skede, betala kostnaderna för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel. I anslutning till detta stadgande infördes i gällande sjömanslag den bestämmelsen, att staten skulle bestrida samma utgifter då fråga vore om en i utlandet kvarlämnad svensk sjöman. Från ett håll har nu ifrågasatts om icke staten borde ha enahanda förpliktelse gentemot en utom landet vistande svensk sjöman, som fortfarande är i redarens tjänst. Med hänsyn till vad under 4 § anförts om könssjukdomarnas utbredning bland just sjömansyrkets utövare torde emellertid anledning i vart fall icke föreligga att till förmån för redaren ytterligare utvidga statens skyldighet att bekosta sjukvården för utomlands varande sjöfolk. Ännu mindre torde tillräckliga skäl kunna åberopas för den av kommittén intagna ståndpunkten, att staten skulle bestrida kostnaderna för könssjuk sjömans hemresa eller för vården, då fråga är om könssjukdom som icke är i smittsam skede. Det ligger i så fall närmare till hands att borttaga gällande bestämmelse i sjömanslagen om statens plikt att betala sjukvård vid sådan sjukdom, men med hänsyn till att bestämmelsen funnits i trettio år har jag ansett mig icke böra ställa något förslag i dylik riktning.

Vad slutligen angår den föreslagna skyldigheten för staten att bestrida vissa utgifter i samband med att sjöman drabbats av tuberkulos finner jag mig på de av statskontoret och ersättningsbyrån anförda skälen icke kunna biträda förslaget.

29 §.

I lagrummet lämnas föreskrifter om befälhavarens särskilda åligganden i samband med sjömans död.

I första stycket stadgas att befälhavaren skall sörja för den avlidnes begravning samt om dödsfallet underrätta dennes närmaste anhöriga.

Enligt andra stycket skall befälhavaren föranstalta om uppteckning av den avlidnes efterlämnade tillhörigheter å fartyget ävensom sörja för att kvarlåtenskapen avlämnas till delägarna i boet eller 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 försälja densamma. I sistnämnda fall är befälhavaren skyldig redovisa för försäljningssumman inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

Sjömanskommittén förordar att till första stycket fogas en bestämmelse av innehåll att, där eldbegängelse sker, befälhavaren skall sörja för att urna innehållande askan blir hemsänd.

I fråga om befälhavarens skyldighet att låta uppteckna den avlidnes tillhörigheter föreslår kommittén det tillägget, att uppteckningen skall ske snarast möjligt och i vittnens närvaro, ävensom att, där dödsfallet inträffat utom riket, uppteckningen skall lämnas till närmaste svenske konsul.

Beträffande befälhavarens befattning med avliden sjömans kvarlåtenskap förordar kommittén, att befälhavaren skall vara berättigad att överlämna kvarlåtenskapen till konsuln också i det fall, där fartyget icke beräknas anlöpa svensk hamn inom ett år från dödsfallet. Å andra sidan föreslår kommittén, att befälhavarens rätt att försälja egendomen skall inskränkas såtillvida, att försäljning må ske allenast i den mån egendomen är utsatt för förskämning eller snar förstörelse. I anslutning härtill föreslås emellertid att befälhavaren i sådant fall må i stället bortskaffa egendomen. Ytterligare föreslår kommittén, att redovisning av försäljningssumman skall kunna ske inför ombudsmannen vid vilket som helst av rikets sjömanshus.

Slutligen påpekar kommittén att av 7 § framgår, att 29 § skulle bli tillämplig jämväl beträffande avliden befälhavare. Kommittén anmärker därvid, att det vanligen torde ankomma på den styrman, som jämlikt lagförslaget 44 § träder i den avlidne befälhavarens ställe, att vidtaga de i anslutning till dödsfallet föreskrivna åtgärderna.

Departementschefen. De av kommittén föreslagna ändringarna, varemot remissinstanserna icke haft något att invända, synas välgrundade.

30 §.

I gällande sjömanslag stadgar lagrummet, att kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten eller ännu vårdades på redarens bekostnad.

Sjömanskommittén anser, att stadgandet bör utökas med en föreskrift om skyldighet för redaren att i förekommande fall bestrida utgifterna för eldbegängelse. Såsom lagrummet nu är avfattat torde enligt kommitténs uppfattning redaren vara pliktig att bestrida de utgifter, som kunna uppkomma i samband med nedsättande av askan (= begravningskostnad) men däremot icke kostnaden för själva eldbegängelsen. Enligt vad kommittén erfarit brukar emellertid redaren betala denna kostnad, om eldbegängelsen sker å utrikes ort.

Vidare förordar kommittén, att till lagrummet fogas ett andra stycke, innehållande den bestämmelsen att, därest svensk sjöman avlider under tid

då statsverket enligt 28 § fjärde stycket bekostar hans sjukvård, utgifterna för begravning och eldbegängelse skola utgå av statsmedel.

Slutligen föreslås, att 30 § liksom för närvarande skall vara tillämplig å befälhavaren (se 7 §).

Remissyttrandena. Gentemot kommitténs förslag har annat icke invänts än att *statskontoret* anmärker, att utgifter för eldbegängelse torde höra till begravningskostnader, varför tillägget härutinnan synes kunna utgå ur förslaget.

Departementschefen. Det är möjligt att en sträng tolkning av begreppet »begravningskostnad» skulle kunna leda till att därunder fördes också utgift för eldbegängelse. Med hänsyn till att redaren hitintills icke ansetts vara pliktig att bestrida sådan utgift torde det dock vara lämpligt, att lagen upptager en uttrycklig föreskrift härom.

Vad angår det i kommittéförslaget under 30 § andra stycket upptagna stadgandet må erinras att jag under 28 § avstyrkt bifall till förslaget om vidgad skyldighet för staten att bestrida utgifterna för sjömans sjukvård. Denna min ståndpunkt leder naturligen till att jag finner det av kommittén förordade andra stycket i 30 § böra utgå.

31 §.

I lagrummet stadgas för närvarande att — därest befälhavaren i fall, där svensk konsuls bistånd ej kunnat erhållas, nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke ålegat redaren — denne äger därför undfå ersättning av statsmedel.

Sjömanskommittén förordar, att till lagrummet skall såsom ett första stycke fogas ett stadgande av innebörd att befälhavaren, när han i utlandet överlämnar sjuk eller skadad sjöman åt svensk konsuls försorg, skall för kostnad som enligt 28 och 30 §§ åvilar redaren ställa säkerhet, som kan av konsuln godkännas. Detsamma skall enligt kommitténs förslag gälla beträffande hyra, vartill sjömannen må vara berättigad jämligt 18 § andra stycket andra punkten. Hyresbelopp, som är till betalning förfallet, skall av befälhavaren tillställas konsuln. Enligt stadgandet åligger det vidare konsuln att, i den mån beloppet icke erfordras till att täcka utgifter för sjömannens räkning, på begäran av sjömannen överlämna detsamma till denne, såframt sjömannen icke befinner sig i sådant tillstånd, att han är oförmögen att handha sina angelägenheter. Kommittén anmärker, att stadgandet bygger på en liknande föreskrift i 1938 års sjömanslagsutrednings förslag samt att detsamma återfinnes i samtliga Köpenhamns-utkast.

Vidare förordar kommittén, att den nuvarande bestämmelsen i 31 § skall bilda lagrummets andra stycke. Angående denna bestämmelse anför kommittén, att förutsättningen för dess tillämplighet enligt gällande praxis (jfr NJA 1949: 330) torde vara den att det icke enligt svensk lag ålegat redaren

att bestrida den av befälhavaren gjorda utgiften. Härutöver torde emellertid fordras att befälhavarens förpliktelse att göra utgiften grundat sig på svenska rättsregler. Grundar sig däremot utgiften på främmande lands lagstiftning (t. ex. immigrationsbestämmelser), blir utgiften att betrakta såsom en slags driftskostnad för rederiet och är därför icke av beskaffenhet att ådraga staten betalningsskyldighet jämlikt 31 § sjömanslagen.

Kommittén omnämner i anslutning härtill, att spørsmålet ingående behandlades vid de nordiska överläggningarna. Allmänt ansågs det icke vara rimligt, att redare, som för inhemsk sjömans sjukvård eller begravning förskjutit mer än enligt hemlandets lag ålegat honom, icke skulle kunna vända sig mot staten för att få ersättning härför. Enighet rådde därom att den i 31 § stadgade skyldigheten för staten att gottgöra redaren borde vara för handen, även om befälhavaren nödgats göra utgiften på grund av främmande lands lagstiftning och då oberoende av huruvida bistånd av konsul kunnat erhållas eller ej.

Kommittén har ansett sig böra i princip biträda det gemensamma nordiska förslaget. Kommittén finner det emellertid vara av största vikt, att säkerhet skapas för att ersättningsskyldighet för staten icke inträder i annat fall än där utgiften verkligen varit oundviklig. Eljest skulle kunna befaras att redaren kommer att finna det tämligen likgiltigt om utgiften göres eller ej, eftersom han kan räkna med att alltid bli gottgjord av staten.

På grund härav föreslår kommittén den ändringen, att redaren skall erhålla ersättning av statsmedel där befälhavaren i utlandet nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke enligt svensk lag ålegat redaren och som befälhavaren ej med biträde av svensk konsul kunnat undvika. Ersättningsskyldighet för staten skulle sålunda inträda i fall, där utgiften måst göras oaktat konsul biträdd befälhavaren, eller där det visas att gjord utgift ej kunnat undvikas ens om konsul anlåtats.

Remissyttrandena. Enligt *statskontorets* mening möter ett utsträckande av statens betalningsansvar att avse utgifter, som befälhavaren nödgas göra på grund av utländsk lagstiftning, allvarliga betänkligheter. Spørsmålet om statens ekonomiska förpliktelser enligt 31 § torde böra lösas i anslutning till frågan om obligatorisk sjukförsäkring för sjöfolk i utrikes fart. Statskontoret anser, att i avvidan på förslag i detta ämne det nuvarande stadgandet i 31 § bör utgå ur lagen.

Ersättningsbyrån har samma uppfattning. Byrån anmärker därvid, att från utrikesdepartementets sida tidigare gjorts gällande, att här är fråga om utgifter, som redaren bör beakta vid beräkandet av fraktsatserna. Det är icke påkallat, att statsverket ställer sig som garant för dessa ibland mycket betydande kostnader.

Departementschefen. Mot de av kommittén föreslagna bestämmelserna i första stycket, vilka icke återfinnas i gällande lag, torde icke vara något att erinra.

I fråga om andra stycket, som i viss mån motsvaras av nuvarande stadgande i 31 §, må erinras att befälhavaren enligt 27 § skall tillse, att sjuk eller skadad sjöman erhåller erforderlig vård. Jämlikt 29 § skall befälhavaren, om sjöman avlider, också sörja för hans begravning. Vad nu sagts gäller, även om det icke åligger redaren att slutgiltigt svara för vård- eller begravningsutgifterna. Denna fråga regleras i 28 och 30 §§. I fall där kostnaden enligt sistnämnda lagrum skall bäras av sjömannen själv eller av hans dödsbo, t. ex. i samband med självförvållad sjukdom, får redaren sålunda en fordran på sjömannen eller boet. Sådan fordran torde huvudsakligen uppkomma endast, då sjömannen kvarlämnas i utlandet och av en eller annan anledning icke kan omhändertagas av svensk konsul, vilken — i den mån icke redaren jämlikt 28 eller 30 § har att bestrida utgiften — enligt särskilda bestämmelser är pliktig att förskjuta nödiga medel för svensk sjömans vård eller begravning. Intet torde vara att erinra mot att staten gottgör redaren för vad denne sålunda enligt svenska lagbestämmelser nödgats utgiva. Enligt min mening bör denna princip vara stadfäst i sjömanslagen, oavsett vad som kan komma att stadgas i författning om obligatorisk sjukförsäkring för sjöfolk. Det må emellertid uppmärksammas att befälhavaren utöver vad nu nämnts kan bli tvungen att för svensk sjömans räkning göra utgift, för vilken redaren icke svarar enligt svensk lag. Exempelvis kunna myndigheterna i det land, där sjöman avmönstras på grund av sjukdom, under hot om kvarstad kräva att befälhavaren skall förskjuta vårdkostnader för längre tid än i 28 § stadgade tolv veckor. I sådant fall göres utgiften på grund av främmande lands lagstiftning. Såsom statskontoret och ersättningsbyrån framhållit torde tillräckliga skäl icke kunna åberopas för, att staten skulle ikläda sig betalningsansvar för en dylik utgift. Den blir att bedöma såsom en slags driftskostnad. Det nuvarande stadgandet i 31 § torde därför böra kvarstå med oförändrad lydelse.

Om befälhavarens rätt att avskeda sjöman.

32 §.

Såsom anmärkts under 18 § upptager lagrummet för närvarande bestämmelser om rätt för befälhavaren att avskeda sjöman, som till följd av sjukdom eller skada för längre tid är satt ur stånd att fullgöra sin tjänst eller som lider av sjukdom, medförande fara för de ombordvarande. Vidare återfinnas regler om sjömans rätt till ersättning i sådant fall.

I enlighet med kommitténs förslag förordas, att förstnämnda stadgande skall kvarstå i 32 §, samt att övriga regler flyttas till 18 §.

33 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att befälhavaren i vissa under punkt 1—4 uppräknade fall äger avskeda sjöman, oaktat tjänsteavtalet består. I samtliga fall grundar sig befälhavarens rätt därpå, att sjömannen

i ett eller annat avseende åsidosatt vad enligt avtalet måste anses åligga honom.

Enligt nuvarande andra stycket skall, innan sjöman som är ombord avskedas, förhör såvitt möjligt hållas med honom. Förhöret äger rum enligt bestämmelserna i 64 §.

I tredje stycket föreskrives, att sjöman som avskedas enligt 33 § icke är berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

Sjömanskommittén erinrar om att gällande danska sjömanslag till skillnad från den svenska lagen såsom avskedsgrund upptager, att sjöman dömler obehörig person ombord. Enligt kommitténs åsikt bör visserligen den omständigheten, att sjöman handlar på sådant sätt, icke i och för sig medföra rätt för befälhavaren att avskeda sjömannen. Det kan dock icke bestriidas, att handlingssättet stundom kan medföra ej önskvärda följder för fartyget eller de ombordvarande. Kommittén har tänkt särskilt på det fallet, att sjömannen i främmande hamn söker dölja en för brott eller illegal politisk verksamhet efterspanad person i avsikt att smugla honom ut ur landet. Upptäckes förhållandet av det främmande landets myndigheter, blir påföljden måhända den, att fartyget tages i beslag, de ombordvarande kvarhållas eller dryga böter åläggas rederiet. Enligt kommitténs uppfattning skulle det säkerligen verka återhållande på sjömannen, om han riskerade avsked i dylikt fall. Kommittén förordar därför, att en bestämmelse i sådan riktning införes i lagen.

Vidare framhåller kommittén, att den svenska sjömanslagen saknar den i de danska och norska lagarna upptagna bestämmelsen om rätt för befälhavaren att avskeda sjöman, som drager tvist om tjänsteförhållandet inför utländsk myndighet. På anförda skäl anser kommittén, att denna bestämmelse bör införas också i den svenska lagen. Härom må ytterligare hänvisas till vad anföres under 43 §.

Beträffande föreskriften om förhör i samband med avsked enligt 33 § anmärker kommittén, att föreskriften för närvarande icke ålägger befälhavaren en ovillkorlig skyldighet att hålla förhör. Enligt kommitténs mening bör emellertid befälhavaren icke i något fall kunna vidtaga en för sjömannen så allvarlig åtgärd som att avskeda honom för begången förseelse, utan att saken dessförinnan i görligaste mån blivit utredd. Förhör bör sålunda äga rum, oberoende av om sjömannen kan närvara eller ej. Genom förhör med övriga ombordvarande framkomma måhända sådana upplysningar, att sjömannens skuld eller oskuld blir klarlagd. Kommittén föreslår därför den lydelsen att, innan befälhavaren avskedar sjöman jämlikt 33 §, förhör skall hållas jämlikt bestämmelserna i 64 § (jfr detta lagrum), samt att förhöret skall äga rum, även om sjömannen är förhindrad att vara personligen tillstädes.

I fråga om det under tredje stycket upptagna stadgandet, att en enligt 33 § avskedad sjöman icke är berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten, förordar kommittén, att stadgandet behålles såsom hu-

vudregel i den nya lagen. Enligt kommitténs förslag skulle härtill fogas den under 18 § berörda undantagsbestämmelsen, att sjöman, som avskedas för det han icke infunnit sig i rätt tid å fartyget, skall vara bibehållen vid sin rätt till sjukhyra, om han var utan skuld.

Enligt kommitténs mening bör emellertid ytterligare en undantagsregel till sjömannens förmån införas. Kommittén framhåller, att sjömans uteliv kan ha berott därpå att han mot sin vilja blivit kvarhållen av myndigheterna på platsen. Såsom exempel angiver kommittén, att sjömannen blivit ålagd att inställa sig vid en allmän läkarundersökning eller att han icke kunnat komma till hamnområdet, därför att detta blivit avspärrat. Särskilt om sjömannen befinner sig i utlandet blir hans belägenhet svår. Enligt kommitténs mening bör staten i sådant fall ingripa till sjömannens förmån. Kommittén föreslår därför ett stadgande av innehåll att, därest sjömannen är svensk och hans uteblivande från fartyget föranletts av utländsk myndighets påbud, han skall vara berättigad att av statsmedel erhålla fri resa till sin hemort här i riket ävensom hyra för den tid han av sådan anledning varder arbetslös, dock icke utöver två månader. Vidare föreslås att, vad i 26 § stadgas om sjömans plikt att i samband med hemresa antaga tjänst å annat fartyg skall äga motsvarande tillämpning.

Slutligen upptager kommitténs förslag det i anslutning till 26 § omnämnda stadgandet, att en enligt 33 § avskedad sjöman ej är berättigad till fri hemresa enligt 26 § i annat fall, än där han skilts från tjänsten på grund av oduglighet eller av för sen inställelse och han icke avsiktligt lämnat tjänsten.

Remissyttrandena. I fråga om förslaget att befälhavaren skall vara berättigad att avskeda sjöman som döljer obehörig person ombord anser *generalkonsulatet i London*, att denna rätt bör föreligga även om sjömannens handlingssätt icke sker under omständigheter, som kunna utsätta fartyget för äventyr. Enligt konsulatets erfarenheter ha missförhållanden förekommit, vilka icke äro ägnade att ställa det svenska sjöfolket i gynnsam dager. Döljande av obehörig person är rent principiellt en så allvarlig och stötande förseelse, att befälhavaren bör ha en obesuren rätt att avskeda sjömannen.

Förslaget om statens skyldighet att bispringa sjöman, som till följd av utländsk myndighets påbud blir kvarlämnad i land, avstyrkes av *statskontoret*, som framhåller att bevisvärigheterna många gånger måste bli betydande. Ej heller är det möjligt att beräkna kostnaderna. Avgörande för statskontorets ståndpunkt är dock, att bestämmelsen synes taga sikte främst på de extraordinära förhållandena under krig eller vid ett spänt internationellt läge. Otivelaktigt kunna under oroliga tider särskilda åtgärder eventuellt med statsbidrag böra vidtagas till sjömannens skydd och ekonomiska bistånd samt för trygghet av landets försörjning med förnödenheter av olika slag. Bestämmelser i angiven riktning böra emellertid icke meddelas i den för normala fredliga förhållanden avsedda sjömanslagen.

Ersättningsbyrån har i denna fråga samma uppfattning som statskontoret. Byrån framhåller, att sjöman jämlikt 51 § i princip är berättigad att gå i land under fritid. Det får därför förutsättas ett visst omdöme hos sjömannen, som i vissa länder måste vara beredd att taga följderna. Dessutom påpekar byrån, att det torde vara okänt inom svensk rätt, att staten åtager sig skadeståndsplikt för utländsk myndighets åtgärd. En annan sak är att Kungl. Maj:t borde äga möjlighet att i ömmande fall på ansökan av svensk sjöman bereda honom gottgörelse för obehag och förlust, som åsamkats honom genom utländsk myndighets beslut.

Departementschefen. Konmittéförslaget upptager i huvudsak samma bestämmelser som i gällande lag. Ett par utvidgningar av befälhavarens rätt att avskeda sjöman ha emellertid förordats. Den ena utvidgningen avser det fall, att sjöman döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kunna utsätta fartyget för äventyr. I anslutning härtill har från ett håll föreslagits att befälhavaren skulle vara berättigad att avskeda sjömannen, även om sistnämnda förutsättning ej vore för handen. Enligt min mening skulle det dock innebära ett väl kraftigt ingripande mot sjömannen om enbart den omständigheten, att han döljer en obehörig person å fartyget, berättigade befälhavaren att skilja sjömannen från tjänsten. Det må uppmärksammas att, för den händelse sjömannen mot befälhavarens order upprepade gånger gör sig skyldig till sådant förfarande, möjlighet torde föreligga att avskeda honom jämlikt 33 § tredje punkten.

Den andra utvidgningen åsyftar sådant fall, då sjöman i strid mot stadgandet i 43 § drager tvist om tjänsteförhållandet inför utländsk myndighet. Mot en dylik bestämmelse torde icke vara något att erinra. I detta ämne må hänvisas till vad anföres under 43 §.

Icke heller synes vara något att invända mot ändringsförslaget i anslutning till reglerna om förhör.

Vad slutligen angår förslaget om att staten i viss utsträckning skulle bispringa sjöman, som till följd av utländsk myndighets påbud förhindrats inställa sig å fartyget i rätt tid, torde det, såsom ersättningsbyrån framhållit, vara något för svensk lagstiftning främmande, att staten helt allmänt skulle åta sig ersättningsskyldighet för skada, åsamkad svensk medborgare till följd av utländsk myndighets åtgärd. Härav följer självfallet icke att staten skulle vara förhindrad att i dylikt fall — när omständigheterna äro särskilt ömmande — ingripa till förmån för svensk medborgare, vare sig han är sjöman eller ej.

34 §.

Enligt lagrummets första stycke i dess gällande lydelse äger sjöman, vilken avskedas utan att skäl som i 32 eller 33 § sägs därtill föranlett, rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider. I andra stycket lämnas en hjälpregel för det fall att utredning om förlusten icke kan förebringas. Sjöman av befälsgraden blir då berättigad till två månaders hyra och sjöman

av manskapsgraden till en månads hyra, allt jämte fri resa med underhåll till den ort där tjänsten rätteligen skulle frånträtts.

Sjömanskommittén föreslår — under åberopande av de skäl som återgivits under 3 § — att ersättningen vid kontraktsstridigt avsked enligt 34 § alltid skall utgå med standardbelopp.

I fråga om beloppets storlek anser kommittén, att åtskillnad mellan olika grupper av sjömän icke bör göras. Kommittén förordar därför, att alla sjömän skola äga rätt till hyra för två månader eller sålunda samma ersättning som enligt kommitténs förslag må högst utgå såsom sjukhyra. Det måste anses vara i överensstämmelse med billighetens krav att skälig gottgörelse lämnas den sjöman som — utan att själv ha givit anledning därtill — av arbetsgivaren tvingas lämna tjänsten under andra förhållanden än han haft att räkna med. Vidare föreslår kommittén att sjöman, för den händelse tjänsteavtalet rätteligen skulle upphört i svensk hamn, skall vara berättigad till fri resa ända till hemorten här i riket.

Det må nämnas att Köpenhamns-utkastens behållit den nuvarande skillnaden mellan sjömän av befälsgraden och övriga sjömän.

Kommittéledamoten *Böös* kan icke biträda kommitténs förslag, såvitt angår föreskriften att alla sjömän skola vara berättigade till ersättning motsvarande två månaders hyra. Att på detta sätt likställa olika grupper av sjömän är måhända riktigt när det gäller s. k. sociala förmåner, t. ex. rätt till sjukhyra. Föreskrifterna i 34 § däremot innefatta en ren skadeståndsreglering, beträffande vilken lika litet som i fråga om löneförmåner sociala jämlikhetskrav kunna åberopas. Enligt reservantens mening finnes ej skäl antaga, att ersättningen åt sjöman av manskapsgraden enligt den nuvarande hjälpregeln i 34 § skulle vara för låg. På grund av vad sålunda anförts föreslår reservanten, att standardersättningen bestämmes till två månaders hyra för sjömän av befälsgraden och en månads hyra för annan sjöman.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* vilja, såsom framgår av vad under 3 § anförts, behålla 34 § i dess nuvarande lydelse.

Remissyttrandena. I frågan huruvida 34 § skall upptaga en föreskrift om standardersättning eller ej intaga de hörda myndigheterna och organisationerna samma ståndpunkt som till motsvarande bestämmelse i 3 §.

Beträffande standardersättningens storlek anse *maskinbefälsförbundet* och *sjöfolksförbundet* — med instämmande av *landsorganisationen* — att kommitténs förslag bör godtagas.

Enligt *maskinbefälsförbundet* tala skäligheten och rättvisan för att standardersättningen skall bestämmas till två månaders lön för alla sjömän. Denna ersättning kan icke anses vara för hög.

Fartygsbefälsföreningen, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen* biträda reservanten *Böös*' ståndpunkt. Enligt föreningarnas mening skulle likställighet i skadeståndshänseende svårt missgynna befäls-

grupperna. Dessa äro nämligen på ett helt annat sätt än manskapsgrupperna beroende av sina befattningar. Manskabet har till skillnad från befälet lätt att få lika god anställning på annat fartyg. Därest sjöman av manskapsgraden berättigas till skadestånd motsvarande två månaders hyra, bör sjöman av befälsgraden tillerkännas åtminstone fyra månaders hyra.

Även *hovrätten, socialstyrelsen, kommerskollegium* och *rådhusrätten* ansluta sig till Böös' förslag. *Kommerskollegium* framhåller emellertid, att föreståndare för ekonomiavdelning samt radiotelegrafist i skadeståndshänseende böra jämföras med sjöman av befälsgraden, eftersom de enligt 13 § skulle komma att åtnjuta en månads uppsägningstid.

Departementschefen. Av vad anförts i anslutning till 3 § framgår att det skadestånd, som jämlikt 34 § tillkommer en i strid med tjänsteavtalet avskedad sjöman, föreslås utgå med standardbelopp. Det återstår emellertid att taga ställning till frågan om beloppets storlek. Enligt kommitténs förslag skulle alla sjömän bli berättigade till lön för två månader jämte fri resa med underhåll till närmare angiven ort. Från olika håll har emellertid häremot invänts att skadeståndet skulle bli för högt, i allt fall beträffande sjöman i manskapsgraden, och att anledning ej finnes att frångå den nuvarande hjälpregeln, enligt vilken sådan sjöman äger rätt till — utöver fri resa med underhåll — lön för en månad. Såsom framhållits under 3 § kan det icke komma i fråga att bestämma skadeståndet så lågt, att sjömannen i övervägande antalet fall skulle lida förlust. Å andra sidan bör skadeståndet själfallet icke sättas så högt, att sjömannen i regel skulle göra en otillbörlig vinst på redarens bekostnad. Ur nu angivna synpunkter synes det ligga närmast till hands att anpassa skadeståndet, som ej är att betrakta såsom en social förmån, efter den för sjömannen gällande uppsägningstiden. Av förslaget till 13 § framgår att maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning och radiotelegrafist skulle åtnjuta en uppsägningstid av en månad samt övriga sjömän sju dagar. Med hänsyn härtill torde det innebära en skälig avvägning att bestämma skadeståndet till två månaders lön för nämnda fem grupper av befattningshavare samt till en månads lön för övriga sjömän, allt jämte fri resa till den av kommittén angivna orten. Detta överensstämmer för övrigt i princip med Köpenhamns-utkastens ståndpunkt.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §.

Enligt lagrummets första stycke i dess gällande lydelse må sjöman erhålla entledigande, om han 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 det efter tjänstens antagande inträffat omständighet, som gör det till en välfärdsfråga för honom att bli fri från tjänsten, allt under förutsättning att han utan ökad utgift

för redaren sätter annan duglig man i sitt ställe. I nuvarande andra stycket stadgas, att i de med lagrummet avsedda fallen hyra skall utgå för den tid sjömannen varit i tjänst.

Sjömanskommittén. Beträffande första stycket föreslår kommittén ett par ändringar av i huvudsak redaktionell art. Sålunda bör enligt kommitténs uppfattning av lagrummet otvetydigt framgå, att detsamma är tillämpligt icke blott, då sjömannen kan erhålla befordran till de i lagrummet uppräknade befälstjänsterna, utan så snart han kan få tjänst av högre grad på fartyg än den han innehar. I anslutning härtill bör vidare stadgas att sjömannen har rätt till entledigande när han eljest kan få en tjänst, vars antagande är av väsentlig betydelse för honom, t. ex. då en maskinist erbjudes en välavlönad maskinisttjänst i land eller en styrman kan bli lots. Vidare förordar kommittén, att föreskriften om sjömans rätt till entledigande, när det är en välfärdsfråga för honom att bli fri från tjänsten, skall behållas.

I fråga om andra stycket föreslår kommittén, att detsamma skall utgå; stadgandet är onödigt eftersom 18 § lämnar uttömmande regler i ämnet. Kommittén påpekar därjämte, att stadgandet i viss mån skulle komma att strida mot de föreslagna reglerna om sjukhyra. Av vad under 18 § anförts framgår nämligen att även sjöman, som begär entledigande enligt 35 §, skulle ha rätt till sådan hyra.

Departementschefen. De av kommittén förordade ändringarna, som lämnats utan erinran av remissinstanserna, synas mig böra godtagas.

36 §.

Lagrummet berättigar för närvarande sjöman att under närmare angivna förutsättningar erhålla entledigande, då elakartad farsot som vunnit större utbredning råder i hamn, dit fartyget är bestämt, eller när fara föreligger för att fartyget skall uppbringas av krigförande makt eller utsätas för krigsskada. Härjämte stadgas att hyra skall utgå för den tid sjömannen varit i tjänst.

Sjömanskommittén föreslår under åberopande av de vid 35 § anförda skälen, att sistnämnda stadgande skall utgå. Vidare föreslås att orden »som vunnit större utbredning» skola borttagas. Härigenom skulle överensstämmelse uppnås med övriga nordiska lagar. Slutligen förordar kommittén, att uttrycket »krigförande makt» skall ändras till »krigförande». Kommittén har nämligen funnit det böra klart utsägas, att lagrummet skall vara tillämpligt icke endast om krigstillstånd råder mellan suveräna stater utan även då fråga är om inbördeskrig av sådant slag som exempelvis det spanska under 1930-talet.

Remissyttrandena. *Medicinalstyrelsen* finner den av kommittén föreslagna formuleringen »elakartad farsot» ändamålsenlig endast om med farsot av-

ses de i internationella hälsovårdskonventionen upptagna karantänsjukdomarna pest, kolera, gula febern, smittkoppor, fläckfeber och återfallsfeber och om med nämnda uttryck åsyftas att sådan karantänsjukdom uppträtt i större antal fall än normalt för respektive orter. Styrelsen vill dock som sin mening framhålla, att här avsedda föreskrifter blivit föråldrade. Genom det internationella hälsovårdsarbetets utveckling föreligger nämligen numera möjlighet att begränsa uppträdande epidemier, och sådana riskmoment finnas knappast som kunna motivera en rätt för sjöman att erhålla entledigande.

Departementschefen. Begreppet »elakartad farsot» torde ha den innebörd som enligt medicinalstyrelsens mening bör tilläggas detsamma. Det är visserligen riktigt, att de epidemiska sjukdomarna numera förekomma endast i begränsad omfattning, men denna omständighet torde icke utgöra ett tillräckligt vägande skäl för att borttaga lagrummet. Detsamma har sin uppgift att fylla, därest en elakartad farsot trots allt skulle uppstå. På grund av det anförda och då anledning att motsätta sig kommitténs förslag i övrigt icke torde föreligga synes förslaget böra godtagas i sin helhet.

37 §.

I sin gällande lydelse upptager lagrummet regler om rätt för sjöman att i vissa fall erhålla entledigande vid förändring av resan. Vidare stadgas att 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, ävensom fri resa med underhåll till förhyrningsorten eller, om resan börjat, till avmönstringsorten. Slutligen stadgas att, om utredning angående förlusten ej varder förebragt, sjömannen skall vara berättigad att erhålla vad sålunda är bestämt såsom högsta ersättning.

Sjömanskommittén föreslår även här, att den sjömannen tillkommande ersättningen skall utgå med standardbelopp. Kommittén förordar, att beloppet bestämmes till hyra för en månad jämte fri resa med underhåll.

Kommittéledamoten *Böös* anser, att standardersättningen bör vara en månads hyra för sjöman av befälsgraden och en halv månads hyra för annan sjöman.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* vilja behålla lagrummet i dess gällande lydelse.

Remissyttrandena. De hörda myndigheterna och organisationerna intaga samma ståndpunkt till de av kommittén under 37 § föreslagna ändringarna som till ändringsförslagen i anslutning till 3 och 34 §§. *Kommerskollegium* vill dock icke direkt motsätta sig den föreslagna utjämningen mellan befäl och manskap. Kollegium framhåller därvid, att maximibeloppet

pet för sjöman i manskapsgrad är endast en halv månads hyra ävensom att i de ej så vanliga fall, där sjöman träffar avtal om bestämd resa, skälet härför är att sjöman önskar komma till den för resan bestämda slutpunkten.

Departementschefen. Det synes mig lämpligt att även i 37 § införa en regel om standardsättning. Däremot torde — av samma skäl som anförts under 34 § — anledning ej finnas att frångå gällande lags ståndpunkt att den sjöman, som är anställd med sju dagars uppsägningstid, erhåller lägre ersättning än den som åtnjuter en månads uppsägningstid. Kommitténs förslag synes därför böra ändras i så måtto, att maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning samt radiotelegrafist skola vara berättigade till en månads lön och övriga sjömän till en halv månads lön.

38 §.

Lagrummet berättigar för närvarande sjöman att erhålla entledigande med ersättning enligt 34 §, när fartyget icke är i sjövärdigt skick eller eljest är behäftat med allvarlig brist av närmare angivet slag. Samma rätt föreligger för sjömannen, om befälhavaren i strid mot stadgandet i 59 § underlåter att efterkomma framställning om syn å fartyget.

Enligt sistnämnda lagrum i dess nuvarande lydelse åligger det befälhavaren att — därest de ombordvarande i närmare angiven ordning göra framställning om syn för utrönande av något av de i 38 § omförmälda förhållandena — anhålla om förrättande av syn. Denna anhållan skall göras, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul eller, om sådan icke finnes på platsen, hos närmaste svenske konsul eller vederbörande myndighet på orten.

Sjömanskommittén anmärker inledningsvis, att enligt dess uppfattning 59 § numera saknar betydelse. Den kontroll staten utövar i fråga om sjövärdigheten måste anses fullt betryggande. Bl. a. kan vem som helst, antingen han är anställd ombord eller icke, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet (fartygsinspektören) och utom riket hos svenske konsuln anmäla att missförhållande ombord föreligger i det eller det avseendet. Framgår icke av omständigheterna att anmälningen är ogrundad, blir saken prövad. På grund av det anförda föreslår kommittén, att 59 § skall utgå ur lagen och som en följd härav jämväl andra stycket i 38 §. Däremot har kommittén funnit, att första stycket i sistnämnda lagrum bör kvarstå i oförändrat skick, fränsett en mindre redaktionell ändring.

Remissinstanserna ha lämnat kommitténs förslag utan invändning.

Departementschefen. Icke heller enligt min mening finnes anledning till erinran mot förslaget.

39 §.

I lagrummet upptagas bestämmelser angående rätt för sjöman att erhålla entledigande, om han misshandlats av befälhavaren eller av andra ombordvarande utan att befälhavaren givit honom påkallat skydd, eller om befälhavaren förhållit honom försvarlig kost.

Blott en redaktionell ändring föreslås.

40 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att, därest fartyget försäljes till utländsk man eller annorledes upphör att vara svenskt, sjöman äger rätt att erhålla entledigande samt åtnjuta ersättning som i 34 § sägs. Enligt andra stycket i dess gällande lydelse utgör den omständigheten, att annan förändring av äganderätten till fartyget sker eller att befälhavare ombytes, ej laga skäl för sjömannen att lämna tjänsten.

Sjömanskommittén anför inledningsvis följande:

Av de ombordanställdas representanter inom kommittén har framhållits, att stadgandet i lagrummets första stycke är utan större värde för sjömännen. De kunna nämligen åberopa stadgandet endast i det fall, att tjänsteavtalet ännu består, då fartyget övergår i utländsk ägo. Väljer sålunda redaren den utvägen att uppsäga besättningens tjänsteavtal i god tid före äganderättens övergång, kan besättningen icke kräva gottgörelse, även om den skulle bli arbetslös genom försäljningen. Sjömännen ha emellertid föga glädje av stadgandet ens för det fall, att redaren skulle underlåta uppsäga avtalet. På sätt skadestandsreglerna för närvarande äro utformade få nämligen sjömännen — såsom under 34 § framhållits — nöja sig med en ersättning motsvarande hyra under uppsägningstiden samt, därest entledigande erhålles å annan ort än där tjänsten skall frånträdas, hyra för den längre tid, som kan beräknas åtgå för resan till nämnda ort. De ombordanställdas representanter ha ifrågasatt sådan ändring av 40 § första stycket, att sjöman vid fartygets försäljning till utlandet skulle ha rätt till hyra för viss tid, om han varder arbetslös till följd av försäljningen, och detta oberoende av huruvida han blivit uppsagd eller själv begärt entledigande.

Vid sin prövning av detta spörsmål har kommittén stannat för att icke föreslå ändring i nuvarande regler. Enligt kommitténs åsikt är det uteslutet att inskränka den vardera parten tillkommande rätten att utan ekonomisk påföljd i laga ordning uppsäga tjänsteavtalet till upphörande. Kommittén påpekar emellertid att sjömannen — under förutsättning att kommitténs förslag till ändring av skadestandsreglerna i 34 § godtages — i övervägande antalet fall skulle få skälig gottgörelse, om han i samband med fartygets försäljning tvingas lämna tjänsten i utlandet.

Beträffande andra stycket föreslår kommittén den ändringen, att därest fartyget eljest byter ägare, sjöman skall vara berättigad till entledigande, dock utan rätt till ersättning. Visserligen kan mot förslaget invändas att det för den enskilde sjömannen oftast torde vara likgiltigt, om fartyget äges av det ena eller det andra svenska rederiet, men enligt kommitténs uppfattning

kan det vara av väsentlig betydelse för sjömannen att omedelbart få lämna sin tjänst, om fartyget övergår till annat rederi. Så torde exempelvis vara fallet, om fartyget äges av ett rederi, inom vilket befodringsutsikterna äro goda, men säljes till ett mindre rederi, där dessa utsikter äro ogynnsamma. — Samtliga fyra Köpenhamns-utkast upptaga ifrågavarande stadgande.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* motsätta sig kommitténs ändringsförslag. Enligt deras mening är den omständigheten att svenskt fartyg byter ägare utan att dock fartygets nationalitet ändras utan praktisk betydelse för sjömannen, som alltjämt är bibehållen vid de förmåner, vilka äro honom tillförsäkrade enligt svensk lag och gällande avtal. Vad kommittémajoriteten anför till stöd för förslaget om rätt att även i dylika fall erhålla entledigande är rent teoretiskt. Reservanterna veterligen ha gällande bestämmelser icke i praktiken föranlett klagomål. Vidare framhålla reservanterna, att enligt förslaget skulle varje förändring i äganderätten till fartyget giva sjöman rätt att erhålla entledigande. Inskränkning har icke föreslagits beträffande de fall, då äganderättsförändringen avser endast del i fartyget. En dylik inskränkning skulle för övrigt icke kunna vidtagas på ett praktiskt tillfredsställande sätt till följd av omöjligheten att draga en gräns mellan äganderättsskiften av olika art och omfattning. Slutligen anför reservanterna, att förslaget ur redaresynpunkt är till betydande olägenhet, eftersom den tilltänkte köparen alltid skulle riskera att få övertaga ett fartyg, vars besättning lämnat fartyget.

Remissyttrandena. I fråga om sjömans rätt att begära entledigande vid fartygets försäljning till utländsk man anser *maskinbefälsförbundet* att sjömannen skall vara berättigad till åtminstone två månaders lön för den händelse han blir arbetslös till följd av fartygets försäljning till utlandet; avgörande bör därvid icke vara huruvida sjömannen är i tjänst just i det ögonblick fartyget övergår i utländsk ägo, utan huruvida försäljningen var orsaken till att han måste lämna sin tjänst. Vidare understryker förbundet att de ombordanställda äro missnöjda med nuvarande regler jämväl av den anledningen, att redaren kringgår stadgandet i 40 § genom att låta besättningen föra fartyget till den hamn där den utländske köparen övertager fartyget, samtidigt som besättningen uppsäges och sändes tillbaka hem med lön under uppsägningstiden eller den längre tid hemresan kan räcka. Härtill kommer att sjömannen får nöja sig med samma låga gottgörelse även om han skulle kunna åberopa 40 § och själv begära entledigande.

Sjöfolksförbundet — med instämmande av *landsorganisationen* — anlägger samma synpunkter och anför ytterligare, att redaren vid fartygets försäljning till utlandet i sina kalkyler bör räkna med att få viss ersättningskyldighet till de sjömän, som på grund av försäljningen bli arbetslösa. Enligt förbundets mening verkar det stötande för modern samhälls- och rättsuppfattning att redaren genom fartygets försäljning måhända gör en god vinst under det att de ombordanställda få nöja sig med den ersättning de kunna erhålla från en arbetslöshetskassa.

Kommerskollegium anser, att maskinbefäls- och sjöfolksförbundens yrkanden icke böra bifallas.

Kanalflottans rederiförening framhåller, att på grund av den bristande lönsamheten för kanalsjöfarten det tonnage, som användes i denna fart, undergår en fortlöpande och därjämte snabb minskning genom försäljning. En bestämmelse om ersättning till sjömännen, då fartyget försäljes till utlandet, försvårar i hög grad eller helt omöjliggör en kanske annars fördelaktig överlåtelse. Föreningen yrkar därför, att bestämmelsen utgår.

I fråga om sjömans rätt till entledigande då fartyget övergår till annan svensk ägare ansluta sig *befälsorganisationerna*, *sjöfolksförbundet*, *landsorganisationen* och *kommerskollegium* till kommitténs förslag. *Kommerskollegium* finner stadgandets införande vara av praktisk betydelse för de ombordanställda. Enligt kollegii mening torde svårigheter av det slag, redarerepresentanterna i kommittén ansett kunna bli följden, knappast vara att befara.

Icke heller *hovrätten* har i princip något att invända mot kommitténs förslag. Enligt hovrättens mening väga emellertid, då partrederi föreligger och en partiell förändring av äganderätten sker, sjömannens intressen att kunna lämna sin tjänst regelmässigt vida lättare än rederiets intresse av att få behålla sin besättning fulltalig.

Samtliga *redare-* och övriga *arbetsgivareorganisationer* ävensom *rådhusrätten* biträda reservanternas ståndpunkt, att rätt till avsked ej skall föreligga då fartyget övergår till annan svensk ägare.

Departementschefen. Sjöman, som tagit anställning på ett svenskt fartyg, har ett berättigat anspråk att icke behöva kvarstå i tjänst för den händelse fartyget genom övergång i utländsk ägo skulle bli underkastat främmande lag. Därmed får en av förutsättningarna för tjänsteavtalet anses ha brustit. Med hänsyn härtill är det naturligt, att sjömannen äger rätt att omedelbart erhålla entledigande samt åtnjuta skäligt skadestånd. Redan 1864 års lag intog denna ståndpunkt. Enligt bestämmelserna i den föreslagna 34 § skulle skadestånd utgå med två respektive en månads lön jämte i förekommande fall fri hemresa med underhåll. Att, såsom kanalflottans rederiförening ifrågasatt, borttaga bestämmelsen i 40 § första stycket kan icke anses överensstämma med billigheten.

Det må emellertid betonas att sjömannens rätt, ur de synpunkter som föranlett stadgandet i 40 §, icke trädes för nära, om han på föranledande av redaren får lämna tjänsten innan fartyget överlämnas till den utländske förvärvaren. Blir sjömannen därvid skild från tjänsten i strid med anställningsavtalet, är han givetvis berättigad till ersättning enligt 34 §. Skulle däremot redaren uppsäga sjömannens tjänsteavtal att upphöra i enlighet med avtalets föreskrifter, torde av allmänt gällande rättsgrundsatser följa att sjömannen icke med rätta kan kräva ersättning utöver den avtalsenliga, blott därför att redaren sedermera ämnar försälja fartyget till ut-

ländsk man. Enligt min mening kunna i detta fall några av sjöfartsnäringens särart betingade skäl icke åberopas för ett avsteg från nämnda grundsatser.

Vad angår förslaget att sjöman skall vara berättigad att erhålla entledigande, om fartyget övergår till annan svensk ägare, finner jag i likhet med kommittén att sjöman i princip bör ha denna rätt. Såsom kommerskollegium framhållit torde de från redarehåll anförda betänkligheterna vara överdrivna. Däremot synes påpekandet att stadgandet icke bör vara tillämpligt, då endast del av fartyg överlåtes till annan, böra beaktas. Ordalagen i kommitténs förslag ha jämkats med hänsyn härtill.

Slutligen torde gällande regel att ombyte av befälhavare icke utgör laga skäl för sjömannen att lämna tjänsten böra såsom överflödig utgå ur lagen.

Om tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande.

41 §.

I lagrummet lämnas vissa bestämmelser i samband med fartygets förolyckande. Härutinnan må hänvisas till vad anförts under 6 §.

Om förlust av personlig egendom.

42 §.

I gällande sjömanslag föreskrives under 42 § att Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att förmån, som enligt 28 och 41 §§ tillförsäkrats svensk sjöman, skall tillkomma jämväl utländsk sjöman.

Enligt 41 § fjärde stycket är svensk sjöman berättigad att för förlust av effekter vid fartygets förolyckande erhålla ersättning av redaren enligt närmare angivna grunder. Ersättningen utgår för närvarande med vissa standardbelopp.

Sjömanskommittén förordar, att stadgandet i nuvarande 42 § skall flyttas till kapitel 8, vilket skulle upptaga olika stadganden under rubriken »Särskilda bestämmelser», samt att i stället reglerna i nuvarande 41 § fjärde stycket skola bilda ett nytt lagrum med beteckningen 42 §.

I fråga om sistnämnda paragraf föreslår kommittén på anförda skäl, att rätten till ersättning för förlust av personlig egendom skall föreligga också när fartyget drabbats av sjöröveri, brand eller annat haveri.

Remissyttrandena. Segelfartygsföreningen anser, att lagrummet bör förse med det tillägget, att sjöman vid påmönstring skall lämna förteckning över effekter som han medför ombord. Förteckningen skall ligga till grund för värdering av sjömans effekter vid fartygets eventuella förlisning.

Kommerskollegium invänder häremot, att föreningens förslag knappast torde vara ägnat att medverka till en praktisk lösning av ersättningsfrå-

gorna. Dessa torde även i framtiden i regel kunna lösas genom föreskrifter om standardsättning.

Departementschefen. Mot kommitténs ändringsförslag synes icke vara något att erinra. Såsom kommerskollegium framhållit torde skäl ej heller föreligga att bifalla segelfartygsföreningens yrkande om att i sjömanslagen intaga föreskrift om skyldighet för sjöman att lämna förteckning över sina ägodelar ombord.

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att sjöman, därest han icke åtnöjes med avräkning som befälhavaren för avmönstring upprättat, äger begära mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet.

Enligt nuvarande andra stycket skall, för den händelse tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen uppstår angående tjänsteförhållandet medan fartyget befinner sig å ort utom riket, 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.

Jämlikt tredje stycket i dess gällande lydelse föreskrives att mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse intill dess saken kan komma under prövning av svensk domstol.

Sjömanskommittén föreslår ej ändring av första stycket.

Beträffande stadgandet i andra stycket anmärker kommittén inledningsvis, att detsamma i första hand har den innebörden att tvist angående tjänsteförhållandet icke får dragas inför utländsk myndighet. Anledningen härtill är den, att vårt land vill försöka hindra främmande länder från att få domsrätt över svenska fartyg och därmed göra sina lagbestämmelser om tjänsteförhållandet tillämpliga å dem. I anslutning härtill framhåller kommittén, att de danska och norska sjömanslagarna under 33 § femte punkten upptaga en bestämmelse om rätt för befälhavaren att avskeda sjöman som hänskjuter tvist om tjänsteförhållandet till utländsk myndighet. Vidare omnämner kommittén, att lagrådet vid sin behandling av förslaget till gällande sjömanslag hemställde, att samma bestämmelse måtte införas i den svenska lagen, enär eljest överträdelse av 43 § icke skulle kunna beivras. Dåvarande chefen för justitiedepartementet lämnade emellertid lagrådets hemställan utan åtgärd under hänvisning till att sådan överträdelse skulle kunna straffas med böter såsom förseelse i tjänsten enligt 82 §. Departementschefen ansåg vidare, att den ifrågasatta bestämmelsen under alla förhållanden skulle bli icke blott mindre lämplig utan även föga effektiv,

eftersom ett avskedande givetvis icke skulle kunna verkställas inom det lands territorium, där tvisten anhängiggjorts, ävensom vara utan all betydelse, om sjömannen redan lämnat tjänsten, då han påkallade utländsk myndighets prövning av tvisten.

Vid sin behandling av denna fråga anför kommittén, att det torde vara av största betydelse att tvister angående svenska rättsförhållanden icke dragas inför utländska myndigheter. Det synes kommittén uppenbart, att åtminstone en i tjänst varande sjöman skulle noga betänka sig innan han vände sig till utländsk myndighet, om han visste att han i så fall kunde bli avskedad. Den omständigheten, att avskedandet måhända icke skulle kunna verkställas inom det land, där tvisten anhängiggjorts, kan enligt kommitténs uppfattning icke tillmätas avgörande betydelse. Sjömannen torde nämligen, om befälhavaren vidhåller sitt beslut att avskeda honom, bli nödsakad att lämna fartyget i första hamn, där hinder för avmönstring ej möter. På grund härav har kommittén förordat, att också den svenska sjömanslagen under 33 § skall upptaga en bestämmelse om rätt för befälhavaren att avskeda sjöman som brutit mot stadgandet i 43 § andra stycket.

Beträffande sistnämnda stadgande påpekar kommittén, att detsamma i sin nuvarande utformning kan tolkas så, att parterna icke blott ha en ovillkorlig rätt att få tvisten prövad av konsuln utan även skyldighet att hänskjuta tvisten till honom. Det senare kan givetvis icke vara meningen med stadgandet. Intet hindrar parterna att låta med prövningen anstå tills tvisten exempelvis kan hänskjutas till svensk domstol eller avgöras genom förhandlingar mellan de organisationer parterna tillhöra. För tydlighetens skull föreslår kommittén — förutom en mindre väsentligen redaktionell jämkning — den ändringen, att orden »skall tvisten hänskjutas etc.» utbytas mot orden »må tvisten hänskjutas etc.», varjämte tillägges: »Tvisten må icke dragas inför utländsk myndighet.»

I fråga om 43 § tredje stycket framhåller kommittén, att i gällande norska sjömanslag detta stycke upptager den föreskriften att, därest mönstringsförrättarens eller konsulns beslut avser skyldighet att gälda penningbelopp över etthundra kronor, nedsättning av beloppet eller del därav kan påfordras i avvaktan på att saken prövas av domstol. Härjämte föreskrives huru med beloppet tills vidare skall förfaras. I likhet med 1938 års sjömanslagsutredning föreslår kommittén, att motsvarande bestämmelser skola införas i den svenska sjömanslagen.

Remissyttrandena. Denna paragraf har berörts endast av *generalkonsulatet i New York* som omnämner, att vad denna stad beträffar inblandning från amerikanska myndigheter sällan förekommit i fråga om tjänsteförhållandena på svenska fartyg. Ännu har generalkonsulatet veterligt utslag i tvist mellan befälhavare och besättning icke meddelats av amerikansk domstol. Risken för att i framtiden tvist kommer att dragas inför sådan domstol är dock stor. Advokater med tvivelaktiga metoder hota ideligen redarna och

deras agenter med stämningar till domstol. Hittills ha dock domstolarna i New York vägrat att upptaga tvister såvitt angår svenska fartyg. Enligt vad generalkonsulatet erfarit ha emellertid flera norska redare blivit av amerikansk domstol ålagda att utbetala avsevärda summor till sjömän.

Departementschefen. Anledning till saklig erinran mot de av kommittén under 43 § första och tredje styckena föreslagna bestämmelserna torde icke föreligga. I tredje stycket ha emellertid ett par redaktionella ändringar vidtagits.

Vad angår kommitténs förslag i övrigt må erinras att vår sjölagstiftning alltsedan tillkomsten av 1891 års lag upptagit en bestämmelse av innebörd, att prövning av tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet skall vara förbehållen svenska myndigheter och sålunda icke få överlämnas åt utländsk myndighet. Såsom kommittén anført är motiveringen den, att vårt land om möjligt vill förhindra att svenska fartyg bli underkastade främmande stats lagstiftning och domsrätt. Särskilt må framhållas att, om sjöman vänder sig till utländsk myndighet för prövning av ett mot redaren riktat krav, ej önskvärda följder kunna uppstå för denne. Måhända belägges fartyget med kvarstad eller nödgas redaren ställa borgen för att fartyget skall få lämna landet.

I fråga om de stater, som taga hänsyn till den svenska lagen och alltså vägra att befatta sig med tvister mellan befälhavaren och sjöman på svenskt fartyg, uppstå naturligen icke några svårigheter. Förhållandet är emellertid ett annat beträffande stat, som anser sig oförhindrad att med stöd av egna rättsregler upptaga sådan tvist till prövning. Gällande svensk sjömanslag stadgar icke någon påföljd för ombordanställd, som anhängiggör tvist vid utländsk myndighet, och icke heller eljest torde det vara möjligt att ingripa mot honom. Måhända skulle han kunna fällas till böter för tjänsteförseelse. Enligt såväl den danska som den norska sjömanslagen (33 § punkt 5) är befälhavaren berättigad att avskeda sjöman, som bryter mot bestämmelsen i 43 § andra stycket. Sjömanskommittén har föreslagit, att en dylik föreskrift måtte intagas i den svenska lagen.

Det är visserligen riktigt, att föreskriften icke är tillämplig på sjöman, som redan lämnat tjänsten, och att den i sådant fall blir helt utan värde, men såsom kommittén framhållit är det icke otänkbart att föreskriften åtminstone skulle medverka till att avhålla en i tjänst varande sjöman från att anhängiggöra tvist hos främmande myndighet. Det må även framhållas, att föreskriften återfinnes i samtliga fyra Köpenhamns-utkast. På grund av det anförda torde kommitténs förslag om att foga denna föreskrift till 33 § böra bifallas. Icke heller synes något vara att erinra mot kommitténs utformning av 43 § andra stycket.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om arbetsledningen ombord.

44 §.

I 44 § stadgas för närvarande att befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

I nuvarande 46 § andra stycket föreskrives att, därest befälhavaren avlider eller blir urståndsatt att föra fartyget eller övergiver tjänsten, styrmanen eller, om flera styrmän finnas, den främste av dem skall träda i befälhavarens ställe, till dess sådan förordnats.

I enlighet med sjömanskommitténs förslag förordas, att med nuvarande 44 § skall sammanföras 46 § andra stycket, varjämte en mindre redaktionell ändring föreslås.

45 §.

I sin gällande lydelse upptager 45 § regler angående styrmannens befogenheter och skyldigheter i tjänsten. Bl. a. åligger det honom att övervaka stuvningen av proviant.

I nuvarande 46 § första stycket lämnas bestämmelser om rätt för styrman att vid befälhavarens frånvaro eller förfall i viss utsträckning utöva denne tillkommande befogenheter.

Sjömanskommittén förordar den redaktionella ändringen, att berörda stadganden sammanfogas till ett lagrum, betecknat 45 §.

I fråga om föreskriften att styrmannen skall övervaka stuvningen av proviant anmärker kommittén, att den uppenbarligen tillkommit av säkerhetsskäl. Emellertid förekommer ofta, att fartyget har särskilt inredda proviantrum och i sådant fall brukar stuvningen av provianten övervakas av föreståndaren för ekonomiavdelningen. Kommittén anser, att denna praxis bör lagfästas och föreslår därför den ändringen, att styrmannens skyldighet att övervaka stuvningen av proviant skall föreligga endast då denna icke stuvats i därför särskilt inredda utrymmen.

Remissyttrandena. Icke någon av de hörda myndigheterna och organisationerna har i princip något att invända mot förslaget. *Hovrätten* påpekar emellertid, att stadgandet om stuvningen av proviant torde böra omformuleras, så att syftet vinnes. Avgörande för frågan om styrmannens övervakningsplikt torde icke böra vara det förhållandet, huruvida proviant stuvats i därför särskilt inredda utrymmen, utan huruvida annan person enligt särskilt bestämmande har övervakningsplikten.

Departementschefen. Mot de av kommittén föreslagna bestämmelserna torde icke vara något i och för sig att erinra. Med anledning av hovrättens påpekande ha emellertid ordalagen jämkats.

46 §.

I nuvarande 47 och 48 §§ lämnas bestämmelser om maskinchefens (förste maskinisten eller maskinisten) skyldigheter och befogenheter i tjänsten. Bl. a. stadgas att han skall ansvara för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar.

Sjömanskommittén föreslår icke någon ändring i sak utan endast en del smärre redaktionella jämkningar.

Remissyttrandena. *Maskinbefälsförbundet* erinrar om att lagrådet vid sin granskning av förslaget till gällande sjömanslag fann ordalagen »fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar» mindre tillfredsställande med hänsyn till maskinchefens åligganden (se prop. nr 13/1922, s. 100). Sedan lagen antogs, ha framstegen på det tekniska området alltmåra kommit att utnyttjas ombord. Fartygens maskinstyrka har mångdubblats och på alla områden ombord användas tekniska hjälpmedel. Förbundet anser därför, att nämnda uttryck bör ersättas med orden »fartygets maskinella och tekniska utrustning».

Departementschefen. Med ett bifall till maskinbefälsförbundets hemställan skulle följa, att maskinchefen i första hand komme att sörja för skötseln av bl. a. de nautiska instrumenten. För närvarande är det styrmannen som under befälhavarens tillsyn har ansvaret härför. Det synes mig icke tillrädligt att genom en lagbestämmelse ändra denna praxis.

Icke heller i övrigt torde vara något att erinra mot lagrummets avfattning i sak.

47 §.

Sjömanskommitténs förslag upptager under denna paragraf ett nytt stadgande, vari föreskrifter lämnas om föreståndarens för ekonomiavdelningen skyldigheter och befogenheter i tjänsten. Han skall leda och vara ansvarig för arbetet inom ekonomiavdelningen. Särskilt skall åligga honom att svara för tillagningen och serveringen av kosten samt utöva tillsyn över provianten ävensom sörja för rengöringen av de utrymmen, som befälhavaren bestämmer.

Remissyttrandena. *Stewartsföreningen* framhåller, att bland maskinchefens åligganden ingår att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäderna. Kommittéförslaget saknar emellertid motsvarande bestämmelse, såvitt angår föreståndaren för

ekonomiavdelningen. Enligt föreningens åsikt bör emellertid 47 § upptaga en föreskrift, varav klart framgår att föreståndaren har samma rättigheter och skyldigheter såvitt angår honom underställd personal.

Kommerskollegium påpekar, att uppsikten över manskapet bör ligga hos befälet. Det synes ej påkallat att göra undantag från denna regel i fråga om ekonomipersonalen. Givet är att den ledning, som föreståndaren för ekonomiavdelningen utövar, också innefattar en viss uppsikt över personalen, men detta torde icke behöva särskilt utsägas. Enligt kollegii mening har lagtexten fått en lämplig avfattning.

Ikke heller *fartygsbefälsföreningen* finner den ifrågasatta utvidgningen lämplig.

Departementschefen. I likhet med kommerskollegium finner jag *stewartsföreningens* hemställan icke böra föranleda till ändring av den föreslagna lagtexten. Med anledning av hovrättens under 45 § gjorda anmärkning har till texten dock fogats den föreskriften, att föreståndaren för ekonomiavdelningen skall övervaka stuvningen av proviant, som skall förvaras i därför särskilt inredda utrymmen.

48 §.

I enlighet med *sjömanskommitténs* förslag förordas att ett stadgande om radiotelegrafistens åligganden och befogenheter skall införas under 48 §.

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 §.

Lagrummet upptager regler angående ordning och skick ombord. Endast redaktionella ändringar föreslås.

50 §.

Lagrummets första stycke avhandlar sjömannens plikt att i tjänsten åtygda förmans order samt att väl vårda fartyg och gods ävensom omsorgsfullt fullgöra sina åligganden. I andra stycket upptagas bestämmelser om sjömans skyldighet att ersätta skada, som uppkommer genom hans fel eller försumelse i tjänsten.

Saklig ändring föreslås ej.

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

51 §.

I första stycket stadgas för närvarande att sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid, samt att han därefter icke utan tillstånd får gå från skeppsbord. I nuvarande andra stycket föreskrives att

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

Enligt tredje stycket äger sjöman rätt att under dylikt uppehåll en gång i månaden vistas i land efter klockan 12 för egna angelägenheters ordnande.

Jämlikt fjärde stycket i dess nuvarande lydelse är sjömannen berättigad att, där så lämpligen kan ske, kostnadsfritt anlita fartygets båtar för att komma i land, då landlov beviljats honom.

I femte stycket stadgas slutligen, att sjöman, som varder förhindrad att i rätt tid komma ombord, är skyldig att utan dröjsmål underrätta befälhavaren därom.

Sjömanskommittén anför beträffande första och andra styckena, att bestämmelsen om skyldighet för sjöman att begära särskilt tillstånd för att komma i land under fritid strider mot den i land allmänt gällande grundsatsen att varje arbetstagare utan inskränkning må förfoga över sin fritid efter eget skön. Enligt kommitténs åsikt är det intet som hindrar en sådan avfattning av 51 §, att därav framgår att berörda grundsats i princip gäller också för arbetstagaren till sjöss. Sjömannens rätt att gå i land under fritid bör vara ovillkorlig i den meningen, att endast ett uttryckligt meddelande att han icke får lämna fartyget kan betaga honom rätten. Kommittén föreslår därför, att ordalagen jämkas i enlighet härmed.

Härefter framhåller kommittén, att sjöman, som beordras att utföra arbete på övertid, enligt sjöarbetstidslagen äger rätt till särskild ersättning härför. Älägges honom sådant arbete under fartygets uppehåll i hamn, kunna emellertid förhållandena vara sådana att, ehuru övertidsarbetet måhända pågår endast någon timme, han icke kan utnyttja sin rätt att gå i land under fritiden. Det oaktat är han icke berättigad till annan gottgörelse än för själva övertidsarbetet. Kommittén finner därför rimligt föreslå att, för den händelse sjöman beordras stanna ombord för att utföra arbete, som icke är betingat av hänsyn till fartygets säkerhet eller förestående avgång, han skall ha rätt till skäligt vederlag för väntetid. Ett liknande stadgande återfinnes i gällande kollektivavtal, och kommitténs förslag innebär därför endast ett lagfästande av gällande praxis. Kommittén förordar, att ifrågavarande stadgande skall bilda lagrummets tredje stycke.

I fråga om nuvarande fjärde stycket yttrar kommittén, att det för sjömannen, som icke har samma möjligheter som arbetstagaren i land att utnyttja sin fritid, är av största betydelse att han verkligen kan komma i land under fartygets uppehåll i hamn. Detta kan bli svårt om fartyget ligger förankrat på redan. Fartygets båtar äro måhända icke lämpliga för färd in till land, och för den enskilde sjömannen kan det visa sig vara omöjligt eller alltför dyrbart att hyra båt. Bl. a. löper han risken att bli uppskörtad, då han skall hyra farkost för återfärden. För befälhavaren torde det vanligen vara

lättare att till ett rimligt pris ordna båtförbindelse med land i de fall, där fartygets egna båtar icke lämpligen kunna användas. På grund härav förordar kommittén den bestämmelsen, att i den mån så lämpligen kan ske med hänsyn till kostnaderna och övriga omständigheter, befälhavaren skall utan kostnad för besättningen anordna sådan båtförbindelse, att besättningen kan utnyttja sin rätt att vistas i land.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* yrka, att den nuvarande bestämmelsen i tredje stycket om rätt för sjöman att vistas i land en gång i månaden efter klockan 12 skall utgå. Med tillkomsten av 1948 års sjöarbets-tidslag ha sådana regler för arbetstiden och vederlag tillkommit, vilka göra det möjligt för sjömannen att på ett helt annat sätt än tidigare erhålla fritid för egna angelägenheters ordnande.

Beträffande den föreslagna föreskriften om sjömans rätt till skäligt vederlag för väntetid anse reservanterna det vara principiellt felaktigt att i lag införa en bestämmelse av lönereglerande natur. Det är parternas sak att träffa överenskommelse i ämnet.

Även kommittéledamoten *Böös* anser, att föreskriften strider mot den enligt svensk arbetsrätt vedertagna principen att undvika lagstiftning på löneområdet. Visserligen upptager sjöarbets-tidslagen ett stadgande om övertidsersättning, men detta är grundat på behovet av korrektiv mot utnyttjandet av övertidsarbete, vilket lagstiftaren velat i möjligaste mån inskränka.

Remissyttrandena. I frågan om sjömans rätt att under fritid gå i land anför *fartygsbefälsföreningen*, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen*, att de icke ha något att erinra mot den av kommittén föreslagna utformningen av reglerna. Föreningen framhåller emellertid, att trots reglernas nuvarande restriktiva avfattning det är mycket vanligt, att sjöman rymma ur tjänsten eller bli »akterseglade», därmed åsamkande fartygen dryga kostnader och svårigheter. Enligt föreningarnas åsikt är det anledning befara, att den av kommittén föreslagna uppmjukningen skulle medverka till att ytterligare uppluckra sjömännens plikt-känsla. Lagrummet borde därför kompletteras med en uttrycklig föreskrift att det åligger sjöman, som går i land under fritid, att alltid göra sig underrättad om fartygets avgång och den tidpunkt han senast har att inställa sig ombord.

Kommerskollegium tror för sin del icke, att den av fartygsbefälsföreningen m. fl. föreslagna föreskriften skulle tjäna som korrektiv mot rymningar eller efterseglingar.

Beträffande förslaget om rätt för sjöman att åtnjuta skäligt vederlag för väntetid anser *maskinbefälsförbundet*, att kommitténs förslag bör godtagas. Enligt förbundets åsikt är här icke fråga om en löneförmån i vanlig mening. Det är nämligen icke sagt, att vederlaget skall utgöras av penningar. Måhända avtala parterna att detsamma skall utgå i form av utvidgad fritid. Icke heller angives vederlagets omfattning. Slutligen framhåller förbundet, att sjöarbets-tidslagets bestämmelser om övertidsersättning äro mera ingående än den av kommittén föreslagna regeln.

Samtliga *redare- och övriga arbetsgivareorganisationer* ävensom *hovrätten* och *kommerskollegium* ansluta sig till reservanternas uppfattning, att frågan om vederlag bör avgöras avtalsvägen och icke bli föremål för lagstiftning.

Samtliga *redare- och arbetsgivareorganisationer* instämma också i reservanterna Forssblads och Reuterskiölds yrkande, att den nuvarande bestämmelsen om sjömans rätt att en gång i månaden vistas i land för egna angelägenheters ordnande måtte utgå ur lagen.

Val slutligen angår förslaget om befälhavarens skyldighet att anordna båtförbindelse med land säger sig *generalkonsulatet i New York* befara, att besättningen kommer att missbruka förmånen, om den göres obegränsad. Generalkonsulatet ifrågasätter huruvida icke befälhavaren får anses ha fullgjort sin skyldighet genom att meddela, att båtar för transport till fartyget skola finnas tillgängliga på bestämda tider och i viss begränsad utsträckning.

Departementschefen. Enligt 51 § gällande lag får sjöman icke under fartygets uppehåll i hamn lämna fartyget utan tillstånd. Föreskriften, som är betingad av de särskilda förhållandena inom sjötjänsten, leder till att sjömannen även under fritid måste begära tillstånd om han önskar gå i land. Såsom kommittén framhållit strider detta mot den allmänt vedertagna grundsatsen, att arbetstagare äger förfoga över sin fritid efter gottfinnande. Enligt min mening är det önskvärt att denna grundsats kommer till uttryck i sjömanslagen. Hänsynen till sjöfartssäkerheten torde icke eftersättas, om lagrummet får den av kommittén föreslagna innebörden, nämligen att sjömannen är berättigad att under fritid lämna fartyget, såvida han icke beordras kvarstanna ombord för att utföra visst arbete. Det blir sålunda befälets sak att genom anslag å särskild tavla eller annorledes underrätta sjöman om att han icke får gå i land eller när han senast skall vara tillbaka. Såsom kommerskollegium betonat torde en föreskrift om skyldighet för sjöman att, innan han lämnar fartyget, göra sig underrättad om fartygets avgångstid m. m. icke vara ägnad att minska antalet rymningar och efterseglingar.

Beträffande sjömans rätt till skäligt vederlag för väntetid finner jag i likhet med flertalet remissinstanser att sådant vederlag är att betrakta närmast såsom en löneförmån. Inom svensk arbetsrätt gäller den principen, att lagstiftning om löner icke bör ske. Sjöarbetstidslagen upptager visserligen en bestämmelse om övertidsersättning, men av förarbetena till denna lag framgår att särskilda skäl föranlett därtill. Sådana skäl torde icke kunna åberopas i detta sammanhang.

Vad angår bestämmelsen om rätt för sjöman att en gång i månaden vistas i land för egna angelägenheters ordnande må framhållas, att bestämmelsen har sin uppgift att fylla även om sjömannens rätt till fritid blivit utvidgad genom 1948 års sjöarbetstidslag. Det är nämligen ingalunda säkert, att fritiden kan förläggas till sådant klockslag att sjömannen blir i tillfälle att be-

söka affärs- och expeditiionslokaler. Bestämmelsen torde följaktligen böra behållas i lagen.

Ikke heller torde det vara något att erinra mot stadgandet om skyldighet för befälhavaren att under närmare angivna förutsättningar anordna båt-förbindelse för besättningen. I anledning av påpekande från ett av general-konsulaten må understrykas att stadgandet torde fått sådan avfattning att därav otvetydigt framgår, att besättningen ikke kan utnyttja rätten till båt-förbindelse på sätt som konsulatet befarat.

52 §.

I lagrummet stadgas för närvarande att, därest sjöman som påmönstrats å fartyg underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten eller går i land utan tillstånd eller ikke kommer tillbaka i rätt tid efter att ha varit i land, befälhavaren äger anlita polismyndighet för att inställa sjömannen i tjänsten, dock endast under den förutsättningen att fartyget eljest skulle sakna tillräcklig besättning.

Sjömanskommittén understryker inledningsvis, att bestämmelsen utgör ett undantag från den allmänt gällande regeln att uppfyllandet av ett civilt tjänsteavtal ikke kan framtvingas under medverkan av myndighet. Vidare erinrar kommittén om att bestämmelsen, som återfinnes redan i 1864 års sjölag, i samband med tillkomsten av gällande sjömanslag var föremål för ingående behandling med anledning av yrkanden från flera håll att bestämmelsen måtte borttagas. (Jfr första lagutskottets utlåtande nr 9/1922.)

Kommittén anmärker nu, att stadgandet genom utvecklingen på arbets-rättens område uppenbarligen kommit att i ännu högre grad än vid tiden för sjömanslagens tillkomst framstå såsom en undantagsbestämmelse. Det oak-tat ha övervägande skäl ansetts tala för att stadgandet behålles i lagen. Dock föreslås att det begränsas till att gälla utrikes fart. Kommittén vill ej bestrida, att det också för den inrikes sjöfarten kan vara av synnerlig vikt att ha arbetsstyrkan å fartygen fulltalig, men motsvarande torde gälla ikke endast beträffande det inhemska kommunikationsväsendet i övrigt utan även beträffande åtskilliga andra näringsgrenar inom landet.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* anse, att lagrummet bör behållas i oförändrat skick. Enligt deras mening kan den inrikes sjö-farten i detta hänseende ikke jämföras med övriga inhemska kommunika-tionsmedel. De ekonomiska följderna av en eller flera sjömans avvikande bli genomgående mer kännbara och förorsaka större olägenhet än om mot-svarande inträffat beträffande transportväsendet till lands. Det är även ett samhällsintresse, att kostnader för omhändertagande av avvikna sjömän ikke i onödan övervältras på stat och kommun. Vidare ligger det i sjömannens eget intresse att möjlighet finnes att inställa dem å fartyget, innan detta avgår.

Remissyttrandena. *Kommerskollegium* finner det ovisst om kommitténs förslag är välbetänkt men vill icke direkt motsätta sig att undantag göres för den inrikes sjöfarten.

Sjöfolksförbundet har lämnat förslaget utan erinran.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivareorganisationer, fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening, radiotelegrafistföreningen samt hovrätten ansluta sig till reservanterna i kommittén. Sålunda framhåller *kanalflottans rederiförening* att, med hänsyn till den föreliggande svårigheten att erhålla ersättare med erforderlig utbildning, en rätt för befälhavaren att låta hämta en avviken sjöman ej saknar betydelse. *Sågverksförbundet* understryker, att befälhavaren endast i trängande och berättigade fall utnyttjar rätten att anlita polismyndighet. På grund härav och med hänsyn till utvecklingen på arbetsmarknaden synes det förbundet som om ett bibehållande av rätten också i inrikes fart är angeläget. *Hovrätten* anser de speciella förhållandena kring sjöfartsnäringen i detta hänseende vara så framträdande och de aktuella fallen så ofta förekommande, att en särregel om rätt för befälhavaren att låta inställa avviken sjöman ombord är i det närmaste lika motiverad beträffande inrikes fart som annan sjöfart.

Fartygsbefälsföreningen m. fl. anföra, att skillnaden mellan de landanställda yrkesutövarna och de sjöfarande är betydlig. De förra arbeta i regel efter en fastare och lugnare rytm än sjöfolket, som vistas på en rörlig arbetsplats och har sin arbetstid indelad i vakter även å fartyg i inrikes fart. Denna rörlighet och vistelse till sjöss gör att sjömännens landbesök icke sällan få en intensiv prägel, varav följer att de ofta försumma att inställa sig å fastställd tid. Detta kan i sin tur föranleda att fartyget försenas med åtföljande dryga ekonomiska förluster.

Vidare framhåller föreningen att polismyndighet anlåtats för att återföra lagligen strejkande sjömän beträffande vilka tvist uppstått rörande anställningsavtalets bestånd. Enär stadgandet icke torde tillkommit för detta ändamål, bör till detsamma fogas ett tillägg, att det ej må tillämpas då sjöman undanhåller sig tjänsten på grund av laglig arbetskonflikt.

Maskinbefälsförbundet upptager samma fråga till behandling och yrkar i anslutning därtill att 52 § skall utgå ur lagen. Enligt nutida rättsåskådning borde det vara självklart att sjöman, som utebliver från tjänsten i anledning av en i laga ordning utlyst strejk, icke skall kunna tvingas att tjänstgöra även om den i hans enskilda tjänsteavtal bestämda uppsägningstiden icke hunnit utgå. Förbundet erinrar emellertid om att Kungl. Maj:t i ett år 1932 avkunnat utslag dömt sjöman, som efter vederbörligen varslad strejk uteblivit från tjänsten, till ansvar för rymning, därför att det enskilda tjänsteavtalet icke upphört att gälla (se N.J.A. 1932: 11).

Departementschefen. Bestämmelsen om rätt för befälhavaren att anlita polismyndighet för att föra ombord sjöman, som håller sig undan från tjänsten, är icke ny. Den återfanns redan i 1864 års sjölag. Den utgör ett undantag från den allmänt vedertagna grundsatsen, att uppfyllandet av ett civil-

rättsligt tjänsteavtal icke må framtvingas med myndighets hjälp. Undantaget är självfallet betingat av de säregna förhållandena inom sjöfartsnäringsringen. Bestämmelsen behandlades synnerligen ingående i samband med tillkomsten av gällande sjömanslag. Det befanns därvid, att övervägande skäl talade för att bestämmelsen skulle behållas i lagen. Samtidigt fastslogs emellertid att den icke borde komma till användning i större omfattning än som vore oundgängligen nödvändigt. På grund härav begränsades bestämmelsens tillämplighetsområde till att avse endast sjöman, som påmönstrats å fartyget, ävensom till det fall att fartyget utan sjömannen skulle sakna fulltalig besättning.

De överväganden, som för trettio år sedan ledde till att bestämmelsen bibehölls, torde i dag äga i stort sett samma vikt. Framför allt gäller detta den utrikes sjöfarten. Det synes därför icke tillrådligt att helt borttaga bestämmelsen. Spörsmålet blir emellertid mera vanskligt i fråga om den inrikes sjöfarten. Såsom kommittén och flera remissinstanser framhållit är det obestridligt, att bestämmelsen i och för sig är av stor betydelse för denna sjöfart. Önskemål om ett dylikt stadgande skulle emellertid med nästan lika goda skäl kunna resas från åtskilliga näringsgrenar i land, där en hämtningsregel dock knappast skulle godtagas. Särskilt äro beröringspunkterna mellan den inrikes sjöfarten och det övriga transportväsendet inom landet ganska framträdande. Med hänsyn härtill och då det, såsom nyss antytts, framstår som angeläget att inskränka hämtningsrätten, vill jag tillstyrka förslaget att undantaga den inrikes sjöfarten.

I anledning av befälsorganisationernas yttranden må framhållas att 52 § icke är tillämplig under annan förutsättning än att sjömannen på grund av ett allttjämt gällande tjänsteavtal är pliktig att inställa sig ombord. Frågan huruvida tjänsteavtalet kan anses ha upphört att gälla av den anledningen att sjömannens organisation i vederbörlig ordning varslat om strejk och varseltiden utgått torde icke böra lösas i sjömanslagen. Ej heller lär det vara tillrådligt att från detta lagrumms tillämplighetsområde uttryckligen undantaga det fall att sjöman håller sig från tjänsten under åberopande av att strejk utbrutit. Hithörande frågor torde böra avgöras i större sammanhang.

53 §.

Enligt lagrummets första stycke i dess gällande lydelse äger befälhavaren, om sjöman rymmer, på lämpligt sätt försälja hans ombord kvarlämnade tillhörigheter. I nuvarande andra stycket stadgas att sjömannen sist inom ett år från rymningen äger utfå vad av försäljningssumman ävensom av innestående hyra återstår, sedan redaren täckt sina ersättningsanspråk mot sjömannen. I anslutning därtill föreskrives att, om sjömannen icke låter sig avhöra inom nämnda tid, medlen skola av redaren översändas till kommerskollegium och användas till understöd åt sjöman och deras anhöriga. Enligt en i administrativ ordning utfärdad författning skola medlen

tillfalla sjömanshuset i det distrikt inom vilket fartygets hemort är belägen; sjömanshuset fördelar medlen.

Sjömanskommittén understryker inledningsvis, att lagen — fränsett stadgandet i 29 § om huru med avliden sjömans egendom skall förfaras — saknar bestämmelser för de fall, där tjänsteförhållandet upphört av annan anledning än rymning. Enligt kommitténs uppfattning bör denna lucka i lagen fyllas. Vidare anser kommittén att erforderliga bestämmelser böra vara i möjligaste mån enhetliga och att sålunda rymd sjöman i princip icke skall komma i sämre ställning än andra sjömän, vilkas tjänsteavtal upphört. Kommittén föreslår, att 53 § såsom huvudstadgande skall upptaga den bestämmelsen att egendom, som sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande kvarlämnar ombord, skall förvaras för hans räkning. Härtill fogas en föreskrift att redaren för gäld, som sjömannen ådragit sig i tjänsten, äger av egendomen innehålla så mycket som svarar mot gälden, till dess sjömannen gör rätt för sig eller ställer säkerhet. Kommittén anser emellertid, att redarens skyldighet att förvara av sjöman kvarlämnad egendom icke skäligen bör göras obegränsad; skyldigheten skulle då bli alltför betungande. Det föreslås därför, att i den mån egendomen med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna eller övriga omständigheter icke utan olägenhet kan förvaras, den må säljas på lämpligt sätt, och vidare att försäljning under alla förhållanden må ske, där sjömannen icke inom ett år från det tjänsteförhållandet upphörde hos redaren begärt att återfå egendomen. Av allmänna rättsgrundsatser torde följa, att redaren äger av försäljningssumman tillgodoräkna sig klara och till betalning förfallna fordringar å sjömannen samt att överskott — i den mån redaren icke kan åberopa reglerna om tioårig preskription — skola utbetalas till sjömannen eller hållas avskilda för hans räkning. Beträffande sjöman som rymt förordar emellertid kommittén, att redaren må, sedan ett år förflutit från rymningen utan att sjömannen låtit sig avhöra, insända försäljningssumman samt möjligen inestående hyra till kommerskollegium för att användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga. Även i detta fall torde av allmänna rättsregler följa, att redaren dessförinnan äger tillgodogöra sig klara och förfallna motfordringar.

Remissyttrandena. *Kommerskollegium* finner till skillnad från kommittén, att rymd sjömans tillgodohavande liksom för närvarande bör vara förverkat efter ett års förlopp och då slutgiltigt tillfalla sjömanshuset. Vidare anför kollegium, att det länge tett sig som en onödig omgång att tillgodohavandet skall tillställas kollegium för vidarebefordran till sjömanshuset. Kollegium förordar därför, att i 53 § skall föreskrivas att tillgodohavandet skall av redaren insändas till sjömanshuset.

Departementschefen. Gällande lag saknar ett allmänt stadgande om vad befälhavaren har att iakttaga för den händelse sjöman, som lämnat tjänsten, kvarlämnat egendom på fartyget. För att avhjälpa denna brist har kom-

mittén lämnat uttömmande regler i ämnet under 53 §, vilket lagrum för närvarande behandlar det särfall, att den kvarlämnade egendomen tillhör rymd sjöman. Det torde ej kunna förnekas, att de föreslagna reglerna ha en uppgift att fylla. De synas vara väl avpassade efter de särskilda förhållandena till sjöss. Reglerna ha också lämnats utan erinran av partsorganisationerna. Med anledning av kommerskollegii yttrande må anföras, att det knappast finnes tillräckliga skäl att i vidare mån än kommittén tänkt meddela särbestämmelser för rymd sjöman. Anser sig redaren böra behålla egendomen eller försäljningssumman eller innestående lön för den rymdes räkning, torde intet vara att erinra häremot.

Med hänsyn till att frågan om sjömanshusens bestånd för närvarande är under utredning torde det ej heller vara tillrådligt att — såsom kommerskollegium ifrågasatt — i sjömanslagen införa nya bestämmelser om sjömanshusens verksamhet.

54 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att sjöman äger medtaga förnödenheter för personligt bruk i skälig omfattning, såvida de ej kunna utsätta fartyg eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Vidare föreskrives att sjömannen icke utan befälhavarens tillstånd må medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Enligt nuvarande andra stycket är sjömannen skyldig att erlagga frakt för olovligen medtaget gods ävensom att, därest skada vållas, ersätta denna. Enligt lagrummets tredje stycke i dess gällande lydelse äger befälhavaren bl. a. låta undersöka besättningens gömmor, där skäligen kan antagas, att något olovligen medtagits ombord.

Sjömanskommittén erinrar i anslutning till andra stycket, att enligt 50 § sjöman är pliktig att ersätta skada uppkommen genom hans fel eller försumelse i tjänsten; dock att ersättningen med hänsyn till närmare angivna förutsättningar må nedsättas efter ty skäligt prövas. Vidare påpekar kommittén, att av förarbetena till gällande sjömanslag tydligt framgår att denna jämningsregel är tillämplig också såvitt angår skada, varom förmåles i 54 §. Enligt dansk uppfattning är det emellertid icke möjligt att nedsätta ersättningen vid dylik skada. Från danskt och norskt håll har därför föreslagits att en hänvisning till jämningsregeln i 50 § borde intagas i 54 §. Kommittén har icke velat motsätta sig detta önskemål och förordar därför att den svenska sjömanslagen ändras i enlighet därmed.

Vidare föreslår kommittén, att vittnen skola vara närvarande vid undersökning av besättningens gömmor.

Departementschefen. De av kommittén föreslagna ändringarna, vilka äro av huvudsakligen redaktionell natur, torde böra godtagas.

Om skeppsarbetet, kosten och hälsovårdsförhållandena.

55 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att vid skeppsarbetets anordnande hänsyn skall tagas till envars ställning i tjänsten. I nuvarande andra stycket stadgas att 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.

Sjömanskommittén förordar, att den svenska lagen, liksom den danska, i första stycket skall upptaga en uttrycklig föreskrift om att befälhavaren vid skeppsarbetets anordnande såvitt möjligt skall taga hänsyn till sjömans fortsatta utbildning.

Härefter övergår kommittén till ett spørsmål som väckts av de ombordanställdas representanter inom kommittén. De ha nämligen yrkat, att i sjömanslagen måtte införas en bestämmelse av innehåll, att sjöman, i vars åligganden lossnings- eller lastningsarbete icke regelmässigt ingår, ej må åläggas sådant arbete. Bakgrunden till yrkandet är önskemålet, att de sjömän, som eljest aldrig befatta sig med lossnings- och lastningsarbete, icke skola kunna beordras att utföra detta slags arbete i hamn, där stuveriarbetarna strejka. Kommittén erinrar, att Kungl. Maj:t i två domar, givna den 8 februari 1932, avgjort denna fråga såvitt angår sjömän, som påmönstrats å fartyg såsom smörjare eller steward, eller sålunda sjömän, i vilkas åligganden lossnings- eller lastningsarbete regelmässigt icke ingår (se N. J. A. 1932: 1). Högsta domstolen fann den omständigheten, att hamnarbetarstrejk rådde i den hamn varom fråga var, icke ha varit av beskaffenhet att fritaga vare sig smörjaren eller stewarden från skyldighet att på befälhavarens order biträda vid lossningen av lasten. Enligt kommittén berodde utgången på att domstolen ansåg stadgandet i 55 § om att hänsyn skall tagas till envars ställning i tjänsten böra vika för bestämmelsen i 50 § om sjömans plikt att åtlyda förmans order i tjänsten. Trots den utveckling arbetsrätten genomgått under senare tid finner kommittén det icke med säkerhet kunna antagas, att en rättegång i samma fråga skulle få en annan utgång nu än år 1932. Därest de ombordanställdas önskemål skola tillgodoses, torde det därför bli nödvändigt att införa ett särskilt stadgande härom i lagen och då lämpligen under 55 §.

Ytterligare anför kommittén, att rättsuppfattningen för närvarande torde vara den att vid strid på arbetsmarknaden en utomstående arbetstagare har ett berättigat anspråk på att icke bli indragen i striden. Härav följer i princip att arbetstagaren, så länge striden pågår, icke bör beordras att utföra annat arbete än det som regelmässigt ingår bland hans göromål och alltså icke sådana utanför hans vanliga åligganden fallande arbeten, som äro föremål för striden. Enligt kommitténs mening är det helt naturligt, att en bestämmelse av den utav de ombordanställda föreslagna innebörden fogas

till 55 §. Kommittén anser emellertid att av lagtexten bör tydligt framgå, att bestämmelsen icke gäller i annat fall än där arbetsinställelse (lockout eller strejk) vidtagits i fråga om lossnings- eller lastningsarbete. Än vidare bör klart utsägas, att arbetsinställelsen ej får strida mot lag, avtal eller förordningsstadgar. Enligt kommitténs förslag skulle ifrågavarande bestämmelse bilda lagrummets andra stycke. Det påpekas att bestämmelsen icke återfinnes i Köpenhamns-utkastet. Slutligen förordar kommittén, att nuvarande andra stycket skall bilda lagrummets tredje stycke.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* erinra om att 1935 års riksdag avlog en motion vari hemställdes att till sjömanslagen måtte fogas en bestämmelse med samma innehåll som den i kommittéförslaget under andra stycket upptagna. Enligt reservanternas mening är det oriktigt att lagstiftningsvägen gynna en av arbetsmarknadens parter på detta sätt. Med hänsyn till allmänna intressen såsom sjöfartssäkerheten ävensom nödvändigheten av att under vissa förhållanden kunna lossa eller lasta gods är det icke möjligt att lagfästa en inskränkning i skyldigheten att utföra lossnings- och lastningsarbete. Ett avbrytande av sådant arbete kan komma att medföra osäkerhet för de ombordanställdas liv och egendom samt för fartyget. Vidare kan lasten vara så ömtålig, att den icke kan kvarligga i fartyget utan att förstöras. En fartygslast representerar mestadels mycket stora värden.

Remissyttrandena. I fråga om kommitténs förslag att sjöman i vissa fall icke skall kunna åläggas att utföra lossnings- eller lastningsarbete äro meningarna delade hos de hörda myndigheterna och organisationerna.

Samtliga befälsorganisationer, sjöfolksförbundet, landsorganisationen och socialstyrelsen ansluta sig till förslaget. *Fartygsbefälsföreningen* framhåller därvid, att vid flertalet arbetskonflikter vådor av olika slag kunna uppstå om lossnings- eller lastningsarbete avbrytes. Därvidlag står sjöfartsnäringen icke i särklass. Härav följer dock ej, att utomstående arbetstagare skall kunna tvingas att utföra arbete, varigenom de skulle bli indragna i pågående konflikt. Sjömännen böra tillföräkras undantagsregel från lydnadsplikten i skeppstjänsten för att i detta avseende bli likställda med andra arbetstagare. *Sjöfolksförbundet* anser det vara kränkande för den allmänna rättskänslan att man med stöd av lag skall kunna tvinga en person att mot hans vilja utföra strejkbryteriarbete. *Maskinbefälsförbundet* tillägger, att om arbetsdomstolen i dag skulle förelagts den rättsfråga som år 1932 var under Kungl. Maj:ts prövning, utgången säkerligen skulle blivit den motsatta. För säkerhets skull bör dock ett uttryckligt stadgande i ämnet inflyta i sjömanslagen. *Socialstyrelsen* framhåller, att svårigheter kunna uppstå vid konflikt i utländsk hamn, där man ej har så klara organisationsförhållanden som i vårt land.

Enligt *hovrättens* mening bör den föreslagna bestämmelsen icke införas i lagen utan ytterligare grundliga överväganden. Hovrätten är ej beredd att taga ställning till spörsmålet. Emellertid erkännes gärna att, därest domstolarna allttjämt skulle ha samma uppfattning som år 1932, resultatet icke

ter sig tillfredsställande. Nästan undantagslöst torde nämligen sjömannen vägra att utföra arbetet, och följden blir — vid enahanda uppfattning hos domstolarna som tidigare — att han dömes till straff. Slutligen framkastar hovrätten, att det kan tänkas att spörsmålet blir löst lagtillämpningsvägen.

Kommerskollegium anför till en början, att den princip som kommit till uttryck i kommitténs förslag numera torde i viss utsträckning vara allmänt vedertagen. Kollegium finner det emellertid icke vara klart, huru arbetsdomstolen skulle ställa sig till den fråga som prövades år 1932. Även om kollegium med hänsyn till arbetsrättens utveckling utgår från att sjöman i allmänhet kommer att vägra att utföra lossnings- och lastningsarbete vid strejk och att befälhavaren ej heller kommer att påfordra sådant arbete, hyser kollegium tvekan om lämpligheten av att genom principens införande i lag för sjöfartens del fastslå en ovillkorlig rätt till arbetsvägran.

Rådhusrätten och *ersättningsbyrån* anse bestämt, att man icke bör i lagen införa den av kommittén förordade bestämmelsen.

Samtliga redare- och arbetsgivareorganisationer ansluta sig till reservanternas synpunkter.

Departementschefen. Anledning till erinran mot den redaktionella ändringen i lagrummets första stycke torde icke finnas.

Däremot är det vanskligt att taga ställning till förslaget att i sjömanslagen införa en uttrycklig föreskrift om begränsning av sjömans skyldigheter såvitt angår lossnings- och lastningsarbete under arbetsinställelse (lockout eller strejk). De ombordanställdas organisationer ha enhälligt stött förslaget. Bakgrunden är den av högsta domstolen år 1932 meddelade domen, enligt vilken en steward och en smörjare — alltså sjömän i vilkas arbetsuppgifter lossnings- och lastningsarbete vanligen ej ingår — ansågos pliktiga att på order av befälhavaren biträda vid lossning av lasten i hamn, där stuveriarbetarna strejkade. De ombordanställda äro av den uppfattningen, att därigenom fastslagits att sjöman är lagligen förpliktad att utföra s. k. strejkbryteriarbete. Häremot må till en början invändas, att av domen framgår att sjöman genom avtal kan försäkra sig om att ej behöva utföra lossnings- eller lastningsarbete i hamn, där arbetskonflikt pågår. Mot införande av en uttrycklig lagbestämmelse talar vidare, att det många gånger kan bli vanskligt att avgöra huruvida ett visst arbete verkligen är att betrakta som strejkbryteriarbete liksom — särskilt vid konflikt i utlandet — att bedöma om arbetsinställelsen är laglig. Ytterligare torde, oavsett frånvaron av skriven lag, den grundsatsen numera ha vunnit vidsträckt erkännande att en arbetstagare vid konflikt ej bör vara pliktig att utföra arbete, som faller utanför ramen för hans sedvanliga arbetsuppgifter. Det är därför ej osannolikt att, därest arbetsdomstolen nu komme att pröva spörsmålet i renodlad form, utgången skulle bli en annan än för tjugu år sedan. Dessutom torde man kunna våga det påståendet, att i våra dagar varken redaren eller befälhavaren finna det förenligt med sina intressen att beordra sjöman att utföra lossnings- eller lastningsarbete i hamn, där strejk pågår.

Härtill kommer — och det synes mig vara det tyngst vägande av skälen för och emot — att spørgsmålet har en räckvidd långt utöver sjömanslagens gränser. Konfliktsituationer, liknande den av sjömanskommittén berörda, kunna tydligen uppstå i andra yrken och på andra arbetsområden. Det har emellertid hittills icke förekommit, att sådana fall reglerats i lag, och det kan knappast påstås, att lagstiftarens underlåtenhet att här ingripa vållat allvarlig olägenhet inom arbetslivet. I sammanhanget må erinras att det ej ansågs lämpligt att i 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik upptaga ett stadgande, som uttryckligen befriade trafikutövare från skyldigheten att utföra körning vid strejk- eller blockadfall (se SOU 1938: 59 s. 238 och prop. nr 115/40 s. 154 och 155). Just beträffande sjömanslagen har f. ö. förslag om en liknande bestämmelse år 1935 avvisats av riksdagen (II lagutsk. nr 29 s. 102 ff.).

På grund av det anförda har jag kommit till den uppfattningen, att det är riktigast att även i detta fall avstå från att införa en bestämmelse, varigenom man, på sätt kommittén avsett, skulle söka lösa frågan om motsättningen mellan en tjänsteplikt hos arbetstagaren och dennes intresse av att vara neutral vid arbetskonflikt. Jag är benägen antaga — och denna mening vinner visst stöd även i remissyttranden, vari kommitténs förslag tillstyrkts — att det praktiska behovet av en reglering i lag för närvarande ej är starkt. I varje fall torde den vidare utvecklingen på arbetsrättens område böra avvaktas, innan man skrider till en reglering av hithörande vanskliga spørsmål. Under tiden torde lösningen av uppkommande fall kunna överlåtas åt parterna själva samt åt rättspraxis.

Vid detta lagrum må slutligen omnämnas, att arbetarskyddsstyrelsen i yttrande över ett av 1938 års arbetarskyddskommitté våren 1951 avgivet betänkande om arbetarskyddet ombord å fartyg m. m. hemställt, att sjölagstiftningen måtte kompletteras med det i 7 § andra stycket arbetarskyddslagen upptagna stadgandet, att arbetstagare är pliktig att använda förefintliga skyddsanordningar samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa och olycksfall.

Denna hemställan synes välbefogad. Stadgandet bör lämpligen inflyta i 55 § sjömanslagen såsom ett tredje stycke.

56 §.

Lagrummet upptager bestämmelser, som anknyta till arbetstiden ombord.

Saklig ändring föreslås ej.

57 §.

I nuvarande 10 § lämnas under fjärde stycket bestämmelser om nattvila för minderårig sjöman. Huvudregeln är att å fartyg, som användes i nordsjö- eller vidsträcktare fart, minderårig under sexton år icke må under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 användas i skeppsarbete i vidare mån än

att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. I anslutning härtill föreskrives att stadgandet icke skall utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till sådan skeppstjänst som a) ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller b) är påkallad för lämnande av hjälp varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs eller c) avser deltagande i vissa övningar eller d) är nödvändig för åtgärd, påbjuden av tull- eller hälsovårdsmyndighet, eller e) föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

Gällande 57 § upptager vissa föreskrifter om kosten ombord.

Sjömanskommittén förordar, att de nuvarande bestämmelserna i 57 § skola överföras till 58 § och att föreskrifterna om minderårigs nattvila skola bilda ett särskilt lagrum, betecknat 57 §.

Beträffande sistnämnda föreskrifter erinrar kommittén, att de strida mot Genèvekonventionen nr 93 angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg; enligt konventionen skall nattvila beredas den minderårige, oavsett i vilken fart fartyget nyttjas. Vidare torde de i gällande sjömanslag under 10 § fjärde stycket a)—e) angivna undantagen icke i allo vara förenliga med konventionen. Jämlikt denna synes föreskriften om nattvila för minderårig kunna åsidosättas endast i sådant fall där den minderåriges medverkan kräves för skeppstjänst, som har samband med fartygets säkerhet. Å andra sidan äro konventionens föreskrifter icke tillämpliga å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton.

Enligt kommitténs uppfattning är det intet som hindrar, att sjömanslagens regler om nattvila för minderåriga avfattas så att de icke strida mot konventionen. Kommittén anser det vara angeläget tillse, att de unga sjömännen — för vilka sjömansyrket är särskilt krävande — beredas tillfälle till erforderlig nattvila. Det föreslås därför, att sjömanslagen skall upptaga den huvudregeln, att sjöman under sexton år icke må användas till arbete nattetid i vidare mån än att han under tiden mellan klockan 20 och 8 erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. Enligt kommitténs mening är det självklart att denna regel må åsidosättas då så finnes påkallad av hänsyn till fartygets säkerhet, och kommittén har funnit särskilt stadgande härom icke vara erforderligt. Med tanke på den mindre skeppsfarten har kommittén emellertid ansett sig böra föreslå, att beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen det uppdrager, skall kunna medgiva undantag från huvudregeln.

Kommittéledamoten Böös anser det ligga i sakens natur, att befälhavaren måste kunna — utan att befara straffpåföljd (jfr 73 §) — använda en minderårig sjöman i sådan skeppstjänst som erfordras för räddande av liv, fartyg och last, för hjälp åt fartyg eller personer i sjönöd etc. Härför kräves emellertid uttrycklig undantagsbestämmelse i lagen, och reservanten förordar därför, att även den nya sjömanslagen skall upptaga undantagen i nuvarande 10 § fjärde stycket.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* ansluta sig till Böö's uppfattning. De påpeka dessutom, att det skulle bli uteslutet att å fartyg i östersjöfart för vakttjänst använda sjöman som fyllt femton men ej sexton år. Tjänsten å dylikt fartyg kan icke betraktas som hård, och därför är ett förbud mot nattarbete för minderåriga icke motiverat. Den föreslagna regeln skulle försvåra rekryteringen till sjömansyrket, enär ynglingar mellan femton och sexton år icke skulle kunna antagas till däck- eller maskintjänst å fartyg, där förbud mot nattarbete gäller. Det är fara värt, att sjösinnad ungdom härigenom i icke ringa omfattning skulle tvingas att slå in på andra yrkesbanor och icke heller sedermera söka sig anställning till sjöss.

Remissyttrandena. *Socialstyrelsen, socialpolitiska delegationen, landsorganisationen och maskinförbundet* understryka vikten av att lagrummet får sådan avfattning att det icke kommer att strida mot konventionen.

Icke heller *kommerskollegium* vill motsätta sig förslaget att minderårig sjöman beredes erforderlig nattvila. Däremot förordar kollegium, att de för närvarande i 10 § fjärde stycket a)—e) angivna undantagen införas också i den nya lagen, dock ej undantaget enligt e) med mindre den minderåriges användning till följd av besättningsminskning kräves för fartygets säkra och effektiva drift.

Hovrätten ansluter sig till Böö's uppfattning. Hovrätten framhåller särskilt, att utan uttryckliga undantagsbestämmelser olika meningar kunna uppkomma i situationer då tid ej finnes för att slita tvisten.

Samtliga redare- och arbetsgivareorganisationer biträda *Forssblads* och *Reuterskiölds* synpunkter.

Departementschefen. Bestämmelserna om nattvila för minderårig sjöman torde ha sin rätta plats i kapitlet om skeppstjänsten, och det synes även lämpligt att de upptagas under särskilt lagrum med beteckningen 57 §.

Då frågan om ratifikation av Genèvekonventionen nr 93 prövades av statsmakterna betonades med rätta vikten av att bestämmelserna i sjömanslagen icke strida mot konventionen. I och för sig torde väl intet vara att erinra mot den uppfattningen, att sjöman under sexton år icke bör nyttjas till skeppstjänst nattetid. I vanliga fall torde fartygets besättning vara så stor att minderårig sjömans arbetskraft kan avvaras under natten, utan att därför tjänstens behöriga gång rubbas. Endast då så finnes påkallat av hänsyn till sjöfartssäkerheten bör undantag ifrågakomma. Enligt min mening skulle en föreskrift härom icke strida mot konventionen. Till den av kommittén förordade huvudregeln har därför fogats en undantagsbestämmelse enligt vilken befälhavaren må kräva att den minderårige även nattetid deltagar i skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs.

Eftersom konventionen icke är tillämplig å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, möter intet hinder att låta lagen upp-

taga ett stadgande, som medgiver Konungen eller viss myndighet att meddela undantag från huvudregeln, såvitt angår dessa fartyg. Med ett dylikt stadgande torde tillräcklig hänsyn ha tagits till den mindre skeppsfartens särskilda betingelser samt till önskemålet att ej försvåra rekryteringen.

58 §.

Lagrummet upptager för närvarande bestämmelser om hälsovårdsförhållandena ombord.

I enlighet med kommitténs förslag förordas att bestämmelserna flyttas till 59 § samt att de nuvarande reglerna i 57 §, vilka avhandla kosten ombord, bilda 58 §. Därvid ha på kommitténs hemställan ett par föreskrifter, vilka numera sakna betydelse, borttagits.

59 §.

I sin gällande lydelse lämnar lagrummet föreskrifter om rätt till syn i vissa fall.

Såsom framgår av vad som anförts vid 38 § föreslås att stadgandet skall utgå ur lagen. I överensstämmelse med kommitténs förslag förordas att 59 § i stället skall upptaga de nuvarande bestämmelserna i 58 §.

Om tvångsmedel.

60 §.

Lagrummet upptager bestämmelser om rätt för befälhavaren att i vissa fall använda tvång för att skaffa sig lydnad.

Saklig ändring föreslås ej.

61 §.

I lagrummet återfinnas föreskrifter om skyldighet för befälhavaren att i vissa fall hålla förhör med sjöman, som begått grovt brott, ävensom att hålla denne i fängsligt förvar.

Lagrummet är i sak oförändrat.

4 KAP.

Om disciplinbot.

62—64 §§.

I 62 § stadgas för närvarande att befälhavaren äger ålägga sjöman bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar, om sjömannen gör sig skyldig till någon av de förseelser, som finnas uppräknade i lagrummet. Besträffning må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

Nuvarande 63 § upptager den bestämmelsen att bestraffning ej må åläggas tidigare än tolv timmar eller senare än sju dagar efter det förseelsen begicks, såvida ej särskild anledning till annat förekommer.

64 § föreskriver i sin gällande lydelse, att befälhavaren, innan bestraffning ålägges, skall hålla förhör i saken i närvaro av två gode män ur besättningen. I lagrummet lämnas vidare närmare föreskrifter rörande formerna för förhöret, varjämte stadgas att, om dessa föreskrifter icke iakttagas, beslut om bestraffning skall vara utan verkan. Slutligen föreskrives att sjöman är berättigad att få avskrift av det vid förhöret antecknade och av befälhavarens beslut.

Sjömanskommittén anmärker inledningsvis, att bestraffningsbestämmelserna, vilka i huvudsak äro gemensamma för de nordiska länderna, äro delvis hämtade från 1891 års sjölag; där voro dock bestämmelserna i åtskilliga hänseenden strängare för sjömannen. Vidare framhåller kommittén, att hithörande frågor blevo allsidigt belysta och ingående behandlade i samband med tillkomsten av gällande sjömanslag. Sjömanskommittén återgiver därvid huvuddragen av de uttalanden som gjordes av sjölagskommittén. Härom må för närmare kännedom hänvisas till sjömanskommitténs betänkande s. 85 och 86.

I fortsättningen omnämner kommittén, att frågan ingående dryftats såväl vid de gemensamma nordiska överläggningarna som inom kommittén. I anslutning härtill anföres:

Bl. a. har övervägts att helt borttaga det disciplinära förfarandet ombord å fartyg. Det har nämligen framkommit att manskapet hyser den största misstro mot de i deras tycke godtyckliga och många gånger orättvisa disciplinstraffen. Enligt deras uppfattning strider den nuvarande ordningen mot allmänna rättsgrundsatser. Motsvarande bestämmelser gälla icke i fråga om de enskilda arbetsavtalen i land. De anse, att disciplinära frågor bäst lösas av en nämnd i land, sammansatt av företrädare för de olika parterna och med en opartisk jurist såsom ordförande. Vid de nordiska överläggningarna var emellertid den övervägande uppfattningen den, att en viss disciplinär och dömande myndighet alltjämt måste finnas ombord å fartygen. Kommittén ansluter sig till denna uppfattning.

Vad angår frågan huru berörda myndighet lämpligen bör utövas har från manskapets sida bestämt hävdats, att nuvarande ordning vore synnerligen otillfredsställande, framför allt därför att det strede mot allmänt vedertagna rättsgrundsatser, att en och samme person ensam vore åklagare, domare och domsverkställare. Enligt deras mening borde rätten att beivra disciplinära förseelser anförtros åt en särskild nämnd, i vilken besättningen skulle vara företrädd. Från åtskilliga håll ha invändningar rests mot en sådan ordning. Därvid ha huvudsakligen de synpunkter, som sjölagskommittén andragit i sitt betänkande, åberopats. De nordiska överläggningarna utmynnade i ett förslag, enligt vilket den disciplinära och dömande myndigheten skulle överflyttas från befälhavaren till en s. k. disciplinnämnd, sammansatt av befälhavaren och två på visst sätt utsedda ledamöter ur besättningen.

Vid övervägande av denna fråga har sjömanskommittén till en början funnit, att den befälhavaren tillagda befogenheten att ensam utöva ifråga-

varande myndighet obestriddligen i princip är oförenlig med vår tids rätts-
åskådning, samt att ett bibehållande av nuvarande regler därför skulle kun-
na rättfärdigas endast i den mån de ansågos påkallade av hänsyn till de
säregna förhållandena till sjöss. Vid bedömande härav kan kommittén icke
undgå att taga ställning till de synpunkter, som vid sjömanslagens tillkomst
androgos mot tanken på att inrätta en disciplinnämnd ombord å fartyg.
Det må då först beaktas att enligt 64 § i dess gällande lydelse förhör skall
hållas med vederbörande sjöman, innan befälhavaren äger ålägga honom
disciplinstraff. Vid förhöret skola två av befälhavaren på visst sätt utsedda
gode män ur besättningen närvara. Därest förslaget om disciplinnämnd
godtages, skulle den egentliga skillnaden bli den, att gode männen skulle
deltaga jämväl i avgörandet av saken. Kommittén kan icke för sin del fin-
na, att en sådan ordning skulle bli särskilt tyngande. — Enligt kommit-
téns uppfattning torde det icke vara att befara, att de båda bisittarna i en
disciplinnämnd skulle fatta sin uppgift så, att det ålåg dem att till varje
pris tillvarataga sin grupps intressen. Kommittén är tvärtom övertygad om
att bisittarna skulle känna sitt ansvar och sålunda icke låta sig påverkas
av ovidkommande synpunkter utan handla efter bästa förstånd och sam-
vete. — Icke heller hyser kommittén oro för att befälhavarens auktoritet
skulle undergrävas, därest avgörandet i disciplinärenden anförtroddes åt
en nämnd. Kommittén finner det icke ens uteslutet, att befälhavarens ställ-
ning snarare skulle bli starkare. Enligt den nuvarande ordningen kan näm-
ligen ständigt befaras, att besättningen — med rätt eller orätt — bibringas
den uppfattningen att befälhavaren förfarit godtyckligt eller orättvist vid
åläggande av disciplinstraff med påföljd att besättningen förlorar förtro-
endet för befälhavaren, allt till men för disciplinen ombord. Däremot finnes
all anledning antaga att sjömännen med större jämnmod skulle böja sig
för ett avgörande, som träffats under medverkan av företrädare för dem
själva. Härtill kommer att det för befälhavaren säkerligen skulle vara vär-
defullt, om han vore nödsakad att före avgörandet taga ställning till syn-
punkter, framförda av personer, som ha samma ansvar för beslutets rik-
tighet som han själv.

På grund av vad sålunda anförts har kommittén anslutit sig till det ge-
mensamma nordiska förslaget att överflytta den disciplinära myndigheten
på en disciplinnämnd.

(Angående nämndens sammansättning må hänvisas till den följande
framställningen.)

Vidare föreslår kommittén, att ordet »disciplinstraff» skall ersättas med
ordet »disciplinbot».

I fråga om de särskilda reglerna i 62 § förordar kommittén ett par mindre
ändringar. Sålunda föreslås att den nuvarande undre gränsen för disciplin-
botens storlek (hyra för en dag) skall borttagas och att alltså hur liten bot
som helst kunna åläggas sjömannen. Dessutom anser kommittén, att den
svenska lagen bör upptaga den i gällande danska och norska sjömanslagar
lämnade föreskriften, att disciplinstraff icke må åläggas å fartyg under
uppehåll i inhemsk hamn eller för förseelser, som begåtts i sådan hamn och
kunnat angivas till åtal före fartygets avgång.

Beträffande 63 § föreslås den ändringen, att tidsfristen om tolv timmar
skall utsträckas till tjugufyra timmar.

Vad härefter angår bestämmelserna i 64 § anmärker kommittén till en

början, att förslaget om disciplinnämnd nödvändiggör en prövning av frågan vem som skall anhängiggöra ett ärende hos nämnden. Kommittén anmärker därvid, att enligt nuvarande ordning befälhavaren ensam har avgörandet i denna sak. Eftersom befälhavaren äger högsta myndighet ombord, bör det naturligen även i fortsättningen ligga i hans hand att besluta, huruvida ett disciplinärt förfarande skall inledas eller ej. Kommittén föreslår därför, att 64 § skall inledas med det stadgandet att befälhavaren, därest han finner disciplinbot böra åläggas sjöman, skall hänskjuta saken till en disciplinnämnd.

Beträffande nämndens sammansättning förordar kommittén, att den skall bestå av befälhavaren såsom ordförande och två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Då befälhavaren utser dem, skall han taga hänsyn till vederbörande sjömans ställning ombord. Sålunda skola, där saken angår sjöman som tillhör befälsgraden eller är föreståndare för ekonomiavdelningen eller radiotelegrafist, de båda ledamöterna vara maskinchefen och den främste av styrmännen eller, om någon av dem är förhindrad, annan av befälsgraden. Därest icke någon av befälsgraden finnes att tillgå, må ledamöterna utses bland manskapet. Rör saken annan sjöman, skall om möjligt den ene ledamoten tillhöra manskapsgraden och företrädesvis vara den av manskapet utsedde förtroendemannen samt den andre ledamoten vara maskinchefen, den främste av styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen, allteftersom sjömannen tillhör maskin-, däck- eller ekonomipersonalen. Reglerna skola enligt kommitténs förslag bilda första och andra styckena i 64 §.

Vidare påpekar kommittén, att dess förslag nödvändiggör omröstningsregler. Kommittén anser, att reglerna böra ha samma innebörd som rättegångsbalkens föreskrifter angående omröstning till dom i brottmål. Det föreslås därför att tredje stycket i 64 § skall upptaga det stadgandet, att såsom disciplinnämnds beslut skall gälla den mening, varom flertalet enar sig eller, om alla tre äro av olika mening, den som är för sjömannen näst lindrigast.

Övriga av kommittén förordade ändringar av bestämmelserna i 64 § äro av huvudsakligen redaktionell natur.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* godtaga icke förslaget om inrättande av en disciplinnämnd. De anföra, att sammansättningen av en sådan domstol ingalunda lärer komma att uppfattas såsom en säker borgen för oväld och sträng saklighet. Fastmera ligger det nära till hands att de två bisittarna komma att betraktas såsom representanter för särskilda gruppintressen.

Icke heller kunna reservanterna biträda förslaget, att disciplinbot ej må åläggas under fartygets uppehåll i svensk hamn eller för förseelse, som begåtts i sådan hamn och kunnat av befälhavaren angivas till åtal före fartygets avgång. Enligt reservanternas mening skulle i många fall en polisannmälan med åtföljande åtal framstå såsom ett alltför kraftigt ingripande mot den felande. Vidare är det fara värt att ärendena icke skulle bli behand-

lade av åklagarmyndigheten inom rimlig tid. Dessa omständigheter skulle säkerligen leda till att förseelser i stor utsträckning icke bleve påtalade, vilket i sin tur komme att medföra allvarliga vådor för disciplinen ombord.

Remissyttrandena. Beträffande frågan om inrättande av disciplin-nämnd ombord äro meningarna delade också bland remissinstanserna.

Maskinbefälsförbundet säger sig visserligen hysa den principiella uppfattningen, att det disciplinära förfarandet borde försvinna från fartygen, men tillägger att förbundet icke har något att erinra mot kommitténs förslag i och för sig. Det skulle säkerligen bidra till att förbättra förhållandet mellan befälhavaren och besättningen. Sjömännen känna nämligen en stark olust inför det faktum att det ligger i befälhavarens makt att ensam ådöma dem bestraffning; de ha en mer eller mindre berättigad känsla av att vara utlämnade till befälhavarens godtycke.

Även *sjöfolksförbundet* — med instämmande av *landsorganisationen* — ansluter sig till förslaget. Förbundet anför därvid att, även om nämnden utses av befälhavaren, det torde finnas garantier för att disciplinärendena i fortsättningen komma att bedömas mer objektivt än för närvarande.

Fartygsbefälsföreningen, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen* äro synnerligen tveksamma. Föreningarna framhålla, att befälhavarna äro fullt objektiva och avväga straffet med tanke på att den felande skall låta sig rättas och taga varning därav. Felet är blott, att sjömännen helt själviskt finna straffformen obehövlig och ledande till godtyckliga och orättvisa resultat. Det torde vara sällsynt, att en felande erkänner sig ha blivit rättvist behandlad. Vidare anføres att det föreningarna veterligt aldrig förekommit, att sjömän som ålagts disciplinstraff begärt prövning av saken inför rådhusrätt (se 68 §). Föreningarna understryka emellertid, att kommittén uppenbarligen önskat skapa en ordning varigenom befälhavaren befriades från att bära hela ansvaret för åläggande av disciplinbot. Kan detta anses vara en hjärtesak för manskapet, skola föreningarna icke motsätta sig reformens genomförande. Avslutningsvis anför föreningarna att, om bisittarna känna sitt ansvar och icke låta sig påverkas av falsk solidaritetskänsla eller andra ovidkommande synpunkter, befälhavaren icke borde ha svårt att uppnå enighet om ett rättvist bedömande.

Jämväl *kommerskollegium* finner sig böra anförä starka betänkligheter mot förslaget. Enligt kollegii mening åtnjuta sjömännen tillräckligt skydd mot godtyckliga disciplinstraff redan genom de nuvarande föreskrifterna. Det synes kollegium föga troligt, att disciplinfrågornas bedömande av en nämnd skulle komma att leda till ett objektivt sett bättre resultat än för närvarande. Om kollegium dock icke vill motsätta sig inrättandet av en nämnd, så sker detta i den förhoppningen att den olust, med vilken befälhavarens exklusiva bestraffningsrätt numera ovedersägligen synes omfattas av sjömännen, därigenom skall undanröjas och att detta skall befrämja det förtroendefulla samarbetet ombord.

Ej heller *rådhusrätten* vill direkt motsätta sig förslaget. Enligt rådhusrät-

tens uppfattning är det emellertid tvivelaktigt, om den praktiska vinsten uppväger de olägenheter, som sannolikt skulle bli en följd av att befälhavaren här fräntages sin oinskränkta befälsrätt.

Hovrätten däremot avstyrker bestämt förslaget. Hovrätten anför, att det samma otvivelaktigt skulle innebära en betydande fara för befälhavarens auktoritet och därmed för disciplinen; detta utan att säkerhet vunnes för ett rättvisare avgörande.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivareorganisationer ansluta sig till reservanternas avvikande mening. *Redareföreningen* understryker därvid viktigen av att befälhavarens möjlighet att upprätthålla disciplinen ombord icke beskäres.

Vad angår förslaget att disciplinbot icke må åläggas då fartyget ligger i svensk hamn m. m. anför *kommerskollegium*, att förslaget synes vara mindre välbetänkt. Begränsningen är ägnad att försvåra beivrandet av smärre förseelser ombord å fartyg i utrikes fart ävensom att undergräva disciplinen på dessa fartyg.

Hovrätten och *rådhusrätten* ha samma uppfattning och åberopa därvid de synpunkter som anföras av reservanterna inom kommittén.

Även *redare- och arbetsgivareorganisationerna* biträda reservanternas mening.

Rådhusrätten ifrågasätter lämpligheten av att ordet »disciplinstraff» utbytes mot »disciplinbot». *Rådhusrätten* erinrar om att sistnämnda uttryck återfinnes i lagen om disciplinstraff för krigsmän och där tillagts närmare angiven innebörd.

I frågan huru ett ärende bör anhängiggöras hos nämnden anför *maskinbefälsförbundet*, att befälhavaren icke bör undandraga sig att sammankalla nämnd, om maskinchefen begär att ett ärende måtte prövas av nämnden. Lagen bör icke vara så avfattad, att befälhavaren i skydd av denna kan gynna den ene eller den andre. Enligt kommitténs förslag är det intet som hindrar befälhavaren att vägra prövning av ett aldrig så uppenbart och inför honom av vederhäftig person påtalat brott mot disciplinen ombord. Förbundet hemställer, att 64 § får sådan lydelse att därav framgår att befälhavaren på begäran av maskinchefen skall sammankalla nämnd för prövning av disciplinärende.

Häremot invänder *kommerskollegium*, att förseelser redan nu i de flesta fallen komma till befälhavarens kännedom genom anmälan från befälet. Vid sin granskning av inkomna handlingar i disciplinärenden har kollegium icke heller kunnat märka något behov av att lämna maskinchefen bemyndigande att begära sammanträde med nämnden.

Även *fartygsbefälsföreningen* avstyrker maskinbefälsförbundets hemställan. Föreningen framhåller, att det icke kan vara lämpligt att skapa förut-sättningar för ett angivarsystem ombord.

Rörande disciplinnämndens sammansättning anför *hovrätten*, att det är viktigare att utse bisittarna bland de klokaste och mest erfarna sjömännen än att taga dem bland vissa grupper ombord.

Även *fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening* och *radio-telegrafistföreningen* göra invändningar mot förslaget. Sålunda framhålla föreningarna, att benämningen »förtroendeman» icke återfinnes ombord. Vidare anse föreningarna det vara olämpligt, att företrädesvis en av manskapet utsedd representant alltid skall medverka i nämnden. Det kan icke anses tillfredsställande, att det av manskapet utsedda ombudet tillkallas i fall denne tillhör däck- eller ekonomiavdelningen, under det att sjömannen är exempelvis eldare. Det är ej troligt, att ombudet kan bedöma eldarens yrkesprestationer eller hans uppförande i tjänsten mot överordnade. Föreningarna föreslå därför, att i lagen skall stadgas att manskapsrepresentanten företrädesvis skall vara av samma kategori som den sjöman saken gäller.

Departementschefen. Bestämmelser om rätt för befälhavaren att utöva disciplinär bestraffningsrätt ha sedan länge funnits i vår sjölagstiftning. Med hänsyn till sjöfartssäkerheten har det befunnits nödvändigt att kunna snabbt och utan att anlita eljest vanlig procedur ingripa mot den som bryter mot ordning och skick ombord. Eftersom befälhavaren äger högsta myndighet å fartyget, har det ansetts naturligt att lägga bestraffningsrätten i hans hand. Under senare tid har bland sjömännen den uppfattningen framträtt, att det disciplinära bestraffningsförfarandet borde försvinna från fartygen och ärendena i stället handläggas av myndighet i land eller, om detta icke ansågs möjligt, att bestraffningsrätten skulle utövas av en nämnd ombord. Denna fråga blev föremål för ingående prövning i samband med tillkomsten av gällande sjömanslag. Det ansågs emellertid då icke lämpligt att ändra dittillsvarande ordning.

Hithörande frågor äro onekligen vanskliga. Å ena sidan kräver hänsynen till sjöfartssäkerheten att möjligheten att upprätthålla disciplinen ombord icke äventyras. Å andra sidan är det svårt att bortse från den påtagliga ovilja, varmed sjömännen betrakta den nuvarande bestraffningsformen. Denna ovilja är icke i och för sig anmärkningsvärd. En noggrann prövning av de motsatta synpunkterna torde, såsom kommittén funnit, böra leda till att den disciplinära bestraffningsrätten i princip bör behållas på fartygen. Härmed är dock icke sagt att de gällande reglerna böra ha sin nuvarande utformning. Sålunda ter det sig naturligt att borttaga bestraffningsrätten i fall, där saken utan olägenhet kan hänskjutas till domstols avgörande. På grund härav synas övervägande skäl tala för ett bifall till kommitténs förslag, att bestraffning icke skall kunna åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund (= gällande lag) och icke heller på annat fartyg under uppehåll i svensk hamn eller för förseelser, som begåtts i svensk hamn och kunnat av befälhavaren angivas till åtal före fartygets avgång. De betänkligheter som från en del håll framkommit mot förslaget synas överdrivna. Motsvarande bestämmelse har funnits i de danska och norska sjömanslagarna alltsedan deras tillkomst.

Vidare har kommittén ansett sig böra tillmötesgå sjömännens krav på att bestraffningsrätten skall överflyttas från befälhavaren på en nämnd ombord. En sådan ordning överensstämmer bättre med allmänt vedertagna

rättsgrundsatser än den nuvarande, där *en* person är ensam avgörande. Visserligen har sjömannen möjlighet att sedermera vända sig till domstol för att få saken omprövad, men på grund av förhållandena till sjöss — för övrigt desamma som ansetts böra föranleda till den särskilda bestraffningsrätten — torde sjömannen ha föga glädje därav. Enligt min mening bör förslaget avböjas endast om det kan befaras, att befälhavarens auktoritet skulle bli lidande och därmed också disciplinen ombord. Härvid må till en början beaktas att sjömannens negativa inställning till den nuvarande ordningen ingalunda är ägnad att främja disciplinen. Redan sjöfolkets inställning utgör följaktligen ett skäl för en reform. I åtskilliga remissvar framskymtar den tanken, att sjömännen som ledamöter av nämnden icke skulle bedöma dit hänskjuten fråga med saklighet och oväld utan låta leda sig av missriktad kamratkänsla till men för disciplinen. Dessa farhågor torde knappast vara befogade. Erfarenheten visar att en person, som i offentligt sammanhang nödgas att jämte andra taga ansvaret för ett beslut, oftast efter bästa förstånd och samvete strävar efter att träffa ett riktigt avgörande. Särskilt om nämnden får den av kommittén förordade sammansättningen torde säkerhet vinnas för att nämndens beslut icke påverkas av ovidkommande synpunkter. Befälet torde regelmässigt tillhöra de mest erfarna och omdömesgilla ombord, och vidare kan förväntas att den sjöman av manskapsgraden, som i vissa fall skulle tjänstgöra i nämnden, kommer att utses från de pålitligaste bland manskapet. Det synes mig även som om reglerna för nämndens sammansättning, sådana de utformats i förslaget, utgöra tillräcklig borgen för ett sakkunnigt bedömande. Också omröstningsreglerna torde vara väl avvägda. Till sist må framhållas att de båda ledamöterna torde kunna straffas jämlikt 81 §, därest de missbruka den rätt att ålägga disciplinbot, som den föreslagna 64 § tillerkänner dem. För befälhavaren gäller i detta hänseende vad i 74 § stadgas.

Maskinbefälsförbundets hemställan att föreskrifterna måtte utformas så att befälhavaren skulle vara pliktig att på begäran av maskinchefen sammankalla nämnd torde icke böra godtagas. Härutinnan må hänvisas till vad anförts av kommittén, kommerskollegium och fartygsbefälsföreningen.

Kommitténs förslag att utbyta ordet »disciplinstraff» mot »disciplinbot» synes mig böra bifallas. Den omständigheten att sistnämnda uttryck återfinnes i lagen om disciplinstraff för krigsmakten torde icke utgöra hinder härför. Sjömanslagen har ej någon beröringspunkt med denna lag.

I fråga om övriga stadganden i 62—64 §§ torde anledning till erinran i sakligt hänseende icke föreligga.

Avslutningsvis må framhållas att nämnda paragrafer i sak ha samma innehåll som i de fyra Köpenhamns-utkast.

65 §.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att sjöman ålagd bestraffning skall lämpas efter förseelsens natur samt andra omständigheter ävensom att, där förseelsen finnes vara ringa och anledning är att antaga att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, till straff ej

bör dömas. Enligt andra stycket äger befälhavaren 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.

I enlighet med kommitténs förslag ha endast sådana ändringar vidtagits, som äro ur redaktionell synpunkt betingade av förslaget om inrättande av disciplinnämnd och av nya rättegångsbalkens regler om åtals väckande.

66 §.

Enligt lagrummet äger befälhavaren under närmare angivna förutsättningar efterskänka ålagd bestraffning.

Saklig ändring föreslås ej.

67 och 68 §§.

Paragraferna upptaga regler om rätten till fullföljd i disciplinärenden samt formerna härför.

Annan saklig ändring föreslås ej än att rådhusrätt vid prövning av disciplinärende icke såsom nu skall vara domför med endast en domare utan med tre.

69 §.

I lagrummet lämnas regler om huru med hyra, som på grund av bestraffning frångått sjöman, skall förfaras. Bl. a. stadgas att medlen skola insändas till kommerskollegium för att därefter såsom understöd tillställas sjömän och deras anhöriga enligt närmare angivna föreskrifter.

Sjömanskommittén förordar endast smärre redaktionella ändringar.

Remissyttrandena. *Kommerskollegium* föreslår liksom vid 53 §, att hyresmedlen i fortsättningen skola insändas till sjömanshuset i det distrikt inom vilket fartygets hemort är belägen.

Departementschefen. Av samma skäl som anförts under 53 § kan jag ej biträda kommerskollegii hemställan.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra den egentliga besättningen.

70 §.

I lagrummet föreskrives att vad i sjömanslagen stadgas för sjöman skall äga motsvarande tillämpning beträffande sådana å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen.

Ändring föreslås icke.

71 §.

Enligt lagrummets första stycke skall vad i närmare angivna bestämmelser i sjömanslagen är stadgat äga motsvarande tillämpning med avse-

ende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren. I andra stycket föreskrives, att dessa personer skola vara pliktiga att efter förmåga förrätta det arbete, som befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt ålägga dem.

Saklig ändring föreslås ej.

72 §.

Jämlikt lagrummets första stycke skola de i 71 § första stycket omförmälda stadgandena äga motsvarande tillämpning å sjömän, som genom konsuls försorg hemsändas enligt vad i sjölagen (34 §) stadgas. Enligt nuvarande andra stycket äro sjömännen pliktiga att, där så påkallas, mot skäligen gottgörelse efter förmåga biträda vid skeppstjänsten, därvid nödig hänsyn skall tagas till envars tidigare tjänsteställning.

Sjömanskommittén anser det i princip stridande mot billighetens krav, att sjöman vilken färdas såsom passagerare enligt 34 § sjölagen skall vara pliktig att på order utföra skeppsarbete. Enligt kommitténs mening bör han ha samma ställning ombord som varje annan passagerare. Det må även beaktas att tvister lätt kunna uppstå mellan befälhavaren och sjömannen-passageraren, om och i vilken mån den senare är i stånd att biträda vid skeppstjänsten. Kommittén är övertygad om att, när fråga är om arbetsför sjöman, denne i de flesta fallen kommer att frivilligt ställa sin arbetskraft till förfogande mot skäligen gottgörelse. Kommittén föreslår därför, att den sjömannen-passageraren för närvarande åvilande skyldigheten att biträda vid skeppstjänsten skall inskränkas till att avse arbete, som befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga honom.

Enligt kommittéledamöterna *Forssblads* och *Reuterskiölds* mening är det icke obilligt, att sjöman-passagerare, som är fullt frisk, förpliktas deltaga i skeppsarbetet mot skäligen gottgörelse och efter förmåga. Fastmer torde det ligga i hans intreses att genom arbete under en många gånger lång sjöresa förskaffa sig medel till sitt uppehälle efter resans slut. Därigenom skulle också, anförda reservanternas, det allmänna undgå att åtminstone till en början få draga försorg om dessa personer, som mestadels sakna medel vid återkomsten till Sverige.

Remissyttrandena. *Redareföreningen* ansluter sig till reservanternas ståndpunkt.

Departementschefen. Den omständigheten, att det av konstnadsskäl funnits lämpligt att genom särbestämmelser möjliggöra för konsul att hemsända svenska sjömän i särskild ordning, bör enligt min mening i princip icke förändra, att sjömännen skola behandlas annorlunda än andra passagerare ombord; enligt den nya 26 § skall ju f. ö. också sjöman, vilken efter längre tids tjänstgöring är berättigad till fri hemresa, färdas i denna ordning. Såsom kommittén förordat torde det räcka, om sjömannen-passageraren är pliktig att utföra det arbete befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt ålägga honom.

6 KAP.**Ansvarsbestämmelser.****73—84 §§.**

73—85 §§ i gällande lag upptaga bestämmelser om ansvar för förseelser av närmare angivna slag.

I enlighet med kommitténs förslag ha samma bestämmelser — med undantag för den i nuvarande 81 § lämnade föreskriften om straff för den som mot bättre vetande föranleder syn enligt gällande 59 § — upptagits i lagförslaget. Därvid ha dock åtskilliga jämkningar, föranledda av förslaget i övrigt samt av ändringar i strafflagen, vidtagits.

7 KAP.**Om laga domstol och rättegång.****85—87 §§.**

I nuvarande 86, 87 och 89 §§ (88 § är upphävd genom lag den 20 december 1946) lämnas bestämmelser om laga domstol och rättegång i mål som skola bedömas efter sjömanslagen. I lagrummen hänvisas till den allmänna rättegångsordningen. Därjämte återfinnas regler, som äro föranledda av de sjörättsliga målens egenart.

Sjömanskommittén framhåller, att 43 § uppenbarligen förutsätter att varje tvist mellan befälhavare och besättning angående tjänsteförhållandet skall kunna prövas av svensk domstol. Ur denna synpunkt äro emellertid de nuvarande forumreglerna icke till fyllest. Sålunda torde utländsk sjöman, om fartyget befinner sig utom riket, icke kunna sökas vid svensk domstol under annan förutsättning, än att han antingen äger känt hemvist här i riket eller härstädes har egendom. För att den berörda luckan skall fyllas föreslår kommittén lika med 1938 års sjömanslagsutredning, att till 86 § första stycket skall fogas en bestämmelse, att där annat i lagrummet angivet forum icke står till buds, tvisten skall upptagas av rådhusrätten i fartygets hemort eller, om där ej är rådhusrätt, av den rådhusrätt som är närmast.

Departementschefen. De under detta kapitel föreslagna bestämmelserna motsvaras — fränsett en mindre utvidgning av redarens möjlighet att söka utländsk sjöman vid svensk domstol — av nu gällande regler. Anledning till erinran mot bestämmelserna synes icke föreligga.

8 KAP.**Särskilda bestämmelser.**

Detta kapitel, som saknar motsvarighet i gällande sjömanslag, föreslås i enlighet med vad kommittén förordat omfatta tre paragrafer.

88 §.

Enligt nuvarande 42 § äger Konungen under förutsättning av ömsesidighet förordna, att förmån, som enligt 28 och 41 §§ tillförsäkrats svensk sjöman, skall tillkomma även utländsk sjöman.

I överensstämmelse med kommitténs förslag förordas, att stadgandet skall bilda 88 §. Vidare föreslås att Konungen skall kunna meddela förordnande även beträffande förmåner, som svensk sjöman åtnjuter jämlikt 18 § tredje stycket (sjuklön vid arbetsoförmåga på grund av könssjukdom), 24 § (tilläggs-lön vid sjömans död) och 26 § (fri hemresa efter längre tids tjänstgöring).

89 §.

I enlighet med kommitténs förslag förordas ett nytt lagrum, betecknat 89 §, med stadgande om att Konungen äger utfärda närmare föreskrifter för de fall, där i lagen omnämnd kostnad skall helt eller delvis bestridas av statsmedel.

90 §.

Lagrummet föreskriver skyldighet för befälhavaren att tillse, att exemplar av sjömanslagen och lagen om semester finnas tillgängliga ombord.

Ändring föreslås ej.

Förslaget till vissa ändringar i sjölagen.

34 §.

I lagrummet stadgas för närvarande att befälhavaren är pliktig att till sådant antal och mot den betalning, som av Konungen fastställs, till bestämelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja. Närmare föreskrifter i ämnet ha av Konungen lämnats i förordningen den 12 april 1907 angående gottgörelse för svenskt sjöfolks hemförande från utrikes ort.

Sjömanskommittén föreslår — i anslutning till vad kommittén förordat vid 26 § sjömanslagen — sådan ändring av 34 § sjölagen, att befälhavarens skyldighet att mot betalning medtaga svenskt sjöfolk skall avse också sjöfolk med rätt till fri hemresa enligt 26 § sjömanslagen.

Vidare föreslår kommittén i likhet med 1938 års sjömanslagsutredning, att i 34 § sjölagen införes en bestämmelse om skyldighet för befälhavaren att utan ersättning medtaga urna med aska efter avliden svensk befälhavare eller sjöman ävensom hans efterlämnade effekter, om dessa utan olägenhet kunna medtagas.

Slutligen har till prövning upptagits en fråga, som ursprungligen väckts inom utrikesdepartementets nämnd för konsulära sjöfolks- och sjöfartsärenden, nämligen i vilken mån statsverket bör ersätta skador, förorsakade av sjöfolk

som medtagits å fartyget jämlikt 34 § sjölagen. Kommittén påpekar, att jämlikt grunderna för detta lagrum och 1907 års förordning befälhavare, som nödgas medtaga sådant sjöfolk, icke äger av statsmedel utfå annan ersättning än som beräknas motsvara kostnaden för själva resan, kosten däri inräknad. Enligt kommitténs uppfattning fordrar billigheten, att staten gentemot fartygets ägare skall svara också för skada, som sjömannen-passageraren tillskyndar ägaren; det bör vara staten och icke ägaren, som får kräva sitt åter hos den skadevällande. Kommittén föreslår därför, att bestämmelserna ändras i enlighet därmed. Enligt kommitténs bedömande är det nödvändigt icke endast att ändra 1907 års förordning utan även att jämka ordalagen i 34 §. Kommittén förordar därför, att orden »och mot den betalning, som av Konungen fastställles» utbytes mot orden »och mot den rätt till gottgörelse, som av Konungen fastställles».

Remissyttrandena. *Hovrätten* anser, att föreslagen lydelse av ersättningsbestämmelsen i 34 § icke fullt täcker vad kommittén avsett. Enligt hovrätten torde nämligen avsikten vara att stadga ovillkorlig rätt till skälig gottgörelse och att åt Kungl. Maj:t överlämna att närmare fastställa gottgörelsen.

Departementschefen. Kommitténs ändringsförslag, vilka icke föranlett någon principiell erinran från remissinstansernas sida, synas vara välgrundade. I anledning av hovrättens påpekande ha emellertid ordalagen i 34 § jämkats.

36 §.

I lagrummet lämnas föreskrifter om skeppsdagbokens och maskindagbokens förande. I första stycket stadgas sålunda att skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, av styrmannen. Maskindagboken skall föras, likaledes under befälhavarens tillsyn och ansvar, av maskinchefen (maskinisten).

Sjömanskommittén framhåller, att det för närvarande icke tillräckligt tydligt framgår av lagen att styrman respektive maskinchef vid dagboks förande också är ansvarig för dess riktighet. Kommittén förordar därför, att ordalagen i lagrummet jämkas så att detta otvetydigt blir fastslaget.

Vidare föreslår kommittén sådan ändring av lagrummet, att det skulle bli möjligt för maskinchefen att överlåta förandet av maskindagboken på en honom underställd maskinist.

Remissyttrandena. *Fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening och radiotelegrafistföreningen* avstyrka sistnämnda förslag såsom varande en lagteknisk oformlighet. Icke heller tala några sakskäl eller hänsyn till tjänsten för en dylik uppdelning beträffande maskindagbokens förande.

Departementschefen. Enligt min mening är förslaget att maskinchefen skall kunna överlåta förandet av maskindagboken på någon av maskinisterna

välbefogat. — Det ligger i sakens natur, att icke endast befälhavaren utan även styrmannen, maskinchefen och maskinisten vid förande av dagbok även är ansvarig för dess riktighet. Detta framgår för övrigt otvetydigt av 287 §. På grund härav torde det vara överflödigt att, såsom kommittén förordat, belasta 36 § med utförliga bestämmelser härom. Ordalagen ha därför jämkats.

287 §.

Paragrafen upptager regler om straff för befälhavare, styrman eller maskinist, som gjort sig skyldiga till försummelse eller felaktighet vid dagboks förande.

I enlighet med kommitténs förslag förordas en redaktionell ändring, föranledd därav, att maskinisten numera benämnas maskinchefen.

295 §.

Lagrummet stadgar bötesansvar för befälhavare, som utan lagligt hinder vägrar att i sådant fall varom i 34 § förmäles å sitt fartyg medtaga sjöfolk.

I anslutning till den föreslagna utvidgningen av sistnämnda lagrum föreslås — i överensstämmelse med vad kommittén förordat — att vad i 295 § stadgas skall gälla även då befälhavaren vägrar medtaga askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman eller ock hans efterlämnade effekter.

Förslaget till lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

I 43 § andra stycket sjömanslagen föreslås ett stadgande av innehåll att tvist, som medan fartyget befinner sig å ort utom riket uppstår mellan befälhavaren och besättningen angående tjänsteförhållandet, må hänskjutas till avgörande av svensk konsul. Härtill fogas den föreskriften, att tvisten ej må dragas inför utländsk myndighet. Om sjöman bryter mot denna föreskrift, skall befälhavaren enligt en föreslagen ny bestämmelse i 33 § sjömanslagen äga avskeda honom.

Av vad som anförts till stöd för sistnämnda bestämmelse framgår att densamma ingalunda utgör någon säker borgen för att en sådan tvist icke kommer att anhängiggöras. Sålunda är bestämmelsen icke tillämplig på sjöman som redan lämnat tjänsten. Säkerhet för att stadgandet i 43 § andra stycket blir verkningsfullt torde kunna vinnas endast genom ömsesidiga överenskommelser. Såsom i inledningskapitlet antytts har fråga om sådan överenskommelse uppkommit i samband med en tillämnad svensk-brittisk konsularkonvention. Vid de överläggningar som i ämnet förekommit har från brittiskt håll framhållits, att enligt gällande brittiska rättsregler hinder ej föreläge för brittisk myndighet att pröva tvister mellan befälhavaren och sjöman på svenska fartyg, även om tvisten rörde tjänsteförhållandet. Samtidigt förklarades emellertid att man på brittisk sida vore beredd att, under förutsättning av ömsesidighet, i konventionen införa sådana stadganden, att domsrätten över svenska fartyg i nämnda hänseende undandroges de brit-

tiska myndigheterna. Då detta ansågs sammanfalla med svenska intressen, beslöts att i förslaget till konvention upptaga stadganden i sådan riktning.

Vidare må omnämnas att förhandlingar äro avsedda att upptagas med Amerikas förenta stater om en svensk-amerikansk konsularkonvention. Det är sannolikt att frågan i samband därmed ånyo väckes. Såsom framgår av generalkonsulatets i New York vid 43 § sjömanslagen återgivna yttrande, måste det anses vara angeläget att få en sådan ordning till stånd att amerikanska domstolar bli förhindrade att pröva tvister, avseende tjänsteförhållandet på svenska fartyg. Även beträffande andra stater kan frågan bli av betydelse.

Enligt bestämmelserna i 10 kap. rättegångsbalken är emellertid svensk domstol oförhindrad att under närmare angivna förutsättningar (se särskilt 3 §) upptaga bl. a. tvist mellan befälhavaren och besättningsman på utländskt fartyg angående tjänsteförhållandet. För ratifikation av en konvention av innehåll som den ifrågasatta svensk-brittiska erfordras alltså en lagregel som gör det möjligt att undandraga svensk domstol behörigheten att upptaga sådan tvist.

På grund av det anförda torde en lag böra utfärdas, varigenom Konungen bemyndigas att efter överenskommelse med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet förordna att svensk domstol icke må upptaga tvist mellan befälhavaren å fartyg från den främmande staten och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet.

Hemställan.

I enlighet med vad i det föregående anförts ha inom handelsdepartementet upprättats förslag till

1. *sjömanslag*;
2. *lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen*; samt
3. *lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.*

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över de tre förslagen, av den lydelse bihang¹ till detta protokoll utvisar, måtte för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Lennart Groll.

¹ Detta bihang har här i sin helhet uteslutits såvitt avser de under 2 och 3 nämnda förslagen, vilka äro likalydande med de vid propositionen fogade lagförslagen i samma ämnen. Beträffande förslaget under 1, vilket i såväl sakligt som redaktionellt hänseende på åtskilliga punkter avviker från det propositionen bifogade förslaget till sjömanslag, ha av bihanget här utelämnats de avsnitt, där överensstämmelse föreligger eller avvikelserna äro av redaktionell natur.

Bihang.

(Gällande lag:)

Sjömanslag.**1 KAP.****Om befälhavarens tjänsteavtal.****1 §.****53 §.**

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

Ätgå 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.

62 §.

Befälhavaren äger 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;

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Förslag till sjömanslag.

Häri genom förordnas som följer.

1 KAP.**Om befälhavarens tjänsteavtal.****1 §.****53 §.**

Egendom, som sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande kvarlämnar ombord, skall förvaras för hans räkning. För gäld, som sjömannen ådragit sig i tjänsten, äger redaren av egendomen innehålla så mycket som svarar mot gälden, till dess sjömannen gör rätt för sig eller ställer säkerhet.

I den mån egendomen med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna eller övriga omständigheter icke utan olägenhet kan förvaras, må den säljas på lämpligt sätt. Försäljning må ock ske, där sjömannen icke inom ett år från det tjänsteförhållandet upphörde hos redaren begärt att återfå egendomen. Har sjömannen rymt, må redaren efter utgången av nämnda tid insända försäljningssumman samt innestående lön till kommerskollegium att användas på sätt i 69 § sägs.

62 §.

Disciplinbot, innebärande mistning av lön för högst sju dagar, må åläggas sjöman i följande fall:

1. om han underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten eller utan att vara därtill berättigad går i land eller 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;

(Gällande lag:)

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 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 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.

Besträffning, som nu sagts, må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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 hålla sig dold ombord eller 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 *order* angående tjänsten; eller

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

Disciplinbot må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund, och icke heller å annat fartyg under uppehåll i svensk hamn eller för förseelser, som begåtts i svensk hamn och kunnat av befälhavaren angivas till åtal före fartygets avgång.

74 §.

Missbrukar befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, den tvångsrätt eller den rätt att taga någon å fartyget anställd i förvar eller *den besträffningsrätt*, 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.

Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må han tillika för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall

74 §.

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

Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må han tillika för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall

(Gällande lag:)

domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

75 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandra sig tjänsten att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller avviker han i avsikt, som nu sagts, olovligen från fartyg, straffes, om rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvärande omständigheter, med fängelse i högst ett år eller med böter.

Gör sjöman, som är påmönstrad å fartyg, sig eljest skyldig till rymning, dömes till böter.

76 §.

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

84 §.

Brott, som i 73 § 6, 75 §, 76 §, 77 § första stycket, 81 eller 82 § 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.

85 §.

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

(Kun gl. Maj:ts förslag:)

domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

75 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandra sig tjänsten att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller avviker han i avsikt, som nu sagts, olovligen från fartyg, straffes, om rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvärande omständigheter, med fängelse i högst ett år eller med *dagsböter*.

Gör sjöman, som är påmönstrad å fartyg, sig eljest skyldig till rymning, dömes till *dagsböter*.

76 §.

Den, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med *dagsböter* eller fängelse i högst ett år.

83 §.

Brott, som i 73 § 6, 75 §, 76 §, 77 § första stycket *eller* 81 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, *gäller* vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

84 §.

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

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 20 mars 1952.

Närvarande:

justitieråden EKBERG,
STRANDBERG,
LJUNGGREN,
regeringsrådet BJÖRKHOLM.

Enligt lagrådet den 7 mars 1952 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 8 februari 1952, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) *sjömanslag*;
- 2) *lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen*; samt
- 3) *lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befähavare och besättning å utländskt fartyg.*

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av e. o. hovrättsassessorn A. Lindstedt.

Förslagen föranledde följande yttranden.

Förslaget till sjömanslag.

Lagrådet:

Förslaget åsyftar företrädesvis att bereda sjöfolket icke blott säkrare anställningsvillkor utan jämväl avsevärt utvidgade sociala förmåner. Det innefattar många betydelsefulla ändringar i nu gällande lagstiftning. Angående befogenheten och lämpligheten av dessa ändringar ha på flera punkter såväl inom 1946 års sjömanskommitté, vars förslag närmast ligger till grund för departementsförslaget, som bland de sammanslutningar och myndigheter, vilka yttrat sig i lagstiftningsärendet, förekommit delade meningar. Jämväl inom lagrådet har beträffande åtskilliga bestämmelser tvekan rått, i vad mån de föreslagna avvikelserna från gällande rätt kunna anses grundade på fullgoda skäl och innebära ett rättvist avvägande av de intressen, som här stå mot varandra. Liksom flera av de hörda remissinstanserna har lagrådet ställt sig frågande, huruvida lagstiftningen icke här liksom på många andra områden av rättslivet bör begränsas till uppställande av vissa allmänna vägledande regler och minimikrav, medan åt kontrahenterna överlämnas att

genom avtal närmare reglera rättsförhållandena. Möjlighet skulle då föreligga att lättare anpassa rättigheter och skyldigheter efter tidsläget och växlande förhållanden. Ett särskilt skäl för att välja denna väg utgör den av bland andra socialstyrelsen framhållna skillnaden mellan den mindre, huvudsakligen inrikes sjöfarten och den större utrikes sjöfarten, efter vars förhållanden förslaget huvudsakligen anpassats. Vad som ter sig ändamålsenligt och billigt, när det gäller förhållanden inom storsjöfarten, kan verka opåkallat och oskäligt betungande för ena parten, när fråga är exempelvis om kustfart, bogserbåtsrörelse eller fiske. Den omständigheten att förslagets bestämmelser i stor omfattning äro tvingande gör att möjlighet ej finnes att genom avtal åstadkomma modifikationer, där förhållandena kräva det. De särdrag, som sjömansyrket alltjämt uppvisar, torde knappast heller kunna på alla punkter motivera att såsom i förslaget skett tillerkänna sjöfolket överlag väsentligt längre gående förmåner än enskilda arbetstagare inom andra yrken åtnjuta. Betänkligheterna framträda särskilt i fråga om de mindre bärkraftiga delarna av rederinäringen. Fara är att de bördor, som läggas på redarna, bliva alltför tunga för de små företagen, särskilt under vikande konjunkturer.

I vad mån dessa farhågor komma att besannas är emellertid vanskligt att förutse. De spörsmål, som särskilt väcka tvekan, äro till överbäggande del att betrakta såsom lämplighets- och billighetsfrågor av social natur. Enighet i dessa frågor synes i de flesta fallen ha förelegat bland de delegerade, som haft att utarbeta gemensamt förslag i ämnet för de nordiska länderna. Då den nordiska lagstiftningen på sjörättens område sedan länge vilat på gemensam grund, är det tydligen angeläget, att överensstämmelse med grannländernas sjömanslagar såvitt möjligt skapas även i nu ifrågavarande avseenden. Lagrådet har därför icke velat ställa sig avvisande mot förslaget utom på några punkter, där modifikationer funnits vara påkallade.

Lagrådet vill emellertid tillägga följande. Departementschefen har själv vitsordat, att i och för sig vägande skäl till inskränkning av lagens tillämplighetsområde föreläge, men funnit det vanskligt att åstadkomma en tillfredsställande gränsdragning mellan den sjöfart, som skulle omfattas av sjömanslagen, och den som skulle lämnas utanför. Emellertid erbjuder sig en annan möjlighet att vinna bättre anpassning efter skiftande förhållanden, nämligen införande av bestämmelser om dispens från tvingande regler. Denna möjlighet synes lagrådet vara värd att närmare överbäga. Härigenom skulle en stor del av de betänkligheter, som förslaget väcker, väsentligen förlora i styrka. Ett dispensförfarande är ju ingen nyhet i lagstiftningen. Bestämmelser av denna art ha sedan länge förekommit såväl inom den sociala arrendelagstiftningen som inom arbetstidslagstiftningen och äro ej heller ovanliga inom andra områden av rättslivet.

Enligt lagrådets mening bör dispens särskilt komma i åtanke, när en viss eller vissa bestämmelser äro onödiga, olämpliga eller oskäligt betungande för viss gren av sjöfarten, såsom kust- eller insjöfart, eller vissa grupper av fartyg, såsom bogserbåtar eller fiskefartyg. Ha vederbörande organisationer

i kollektivavtal enat sig om en från lagen avvikande ordning, lärar som regel ur allmän synpunkt hinder ej böra möta mot tillämpning av denna ordning. Härutinnan hänvisas till 10 § 2 mom. lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning. Möjligen bör också dispens kunna medgivas i fall liknande det som angives i 3 mom. av nämnda lagrum.

Såsom redan antytts, äro förslagets bestämmelser i stor omfattning till sin natur mer eller mindre tvingande d. v. s. begränsa kontrahenternas avtalsfrihet. Huruvida sådan frihet förefinnes är emellertid ej alltid lätt att avgöra. I vissa paragrafer visar väl stadgandets avfattning, att det skall tillämpas allenast när annat ej avtalats. I en del fall framgår, att ett lagbud är tvingande, därav att dess åsidosättande är belagt med straff. Ofta giver emellertid lagen ej tydligt besked i vad mån avtalsfrihet föreligger. Ej heller innehåller förslaget någon allmän regel i detta ämne. I överensstämmelse med nu gällande sjömanslag lämnar förslaget i dessa fall åt rättstillämpningen att beträffande varje särskilt stadgande med ledning av dess syfte och de grunder, varå detsamma vilar, samt av allmänna rättsprinciper avgöra, i vad mån föreskriften är tvingande.

Den oklarhet, som sålunda råder rörande ett av de viktigaste spörsmålen i lagen, är tydligen mindre tillfredsställande. Lagrådet har övervägt möjligheten att avhjälpa denna brist. Stora svårigheter möta dock här. Vissa bestämmelser, framför allt sådana som ha sin grund i ett allmänt intresse, exempelvis hänsyn till säkerheten till sjöss, äro av den beskaffenhet, att de över huvud ej kunna sättas ur kraft genom avtal. Andra, som äro av övervägande social natur, medgiva väl överenskommelse, som utvidgar den lagfästa förmånen, men ej avtal, som utesluter eller inskränker denna. Det förekommer att bestämmelser, vilka i nu berörda hänseende äro av olika beskaffenhet, äro sammanförda i en paragraf. Att finna en uttömmande, klar och kortfattad lagregel i detta ämne torde därför knappast vara möjligt. Väl lärar ett förtydligande jämväl kunna ske på annat sätt, men härför torde krävas en ganska omfattande överarbetning av förslaget.

Vid sådana förhållanden och då frånvaron av klargörande bestämmelser i ämnet till synes icke vållat någon större olägenhet vid tillämpningen av den gällande sjömanslagen, anser lagrådet sig icke böra göra någon framställning om fullständigande av förslaget i nu berörda hänseende.

4 §.

Lagrådet:

Enligt detta lagrum är befälhavare, som avskedas på grund av sjukdom eller skada av beskaffenhet att göra honom oförmögen att föra fartyget, berättigad till lön allenast för den tid han förrättat tjänsten, därest han vid tjänstens antagande förtegit sjukdomen eller skadan. Detsamma skall, utom såvitt angår könssjukdom, gälla för det fall att han ådragit sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande. Vad angår sjöman återfinnas bestämmelser av motsvarande innehåll i 18 §. I kommitténs förslag hade, för att förebygga tolkningssvårigheter, före orden »ådragit sig» in-

skjutits orden »efter tjänstens antagande». Kommittén anförde härom, att därest sistnämnda ord saknades, den tolkningen skulle kunna göras, att sjöman, som blir arbetsoförmögen på grund av en självförvållad sjukdom, skulle förlora honom eljest tillkommande rätt till lön, även om han icke förtegat sjukdomen vid tjänstens antagande. I det remitterade förslaget ha emellertid, utan att något skäl därför anförts, de ifrågavarande orden icke medtagits. I anledning härav vill lagrådet framhålla, att även utan direkt stadgande uppenbarligen måste gälla, att därest vederbörande vid tjänstens antagande icke förtegat en sjukdom, som han ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande, den omständigheten att sjukdomen är självförvållad icke medför, att vid avskedande på grund av sjukdomen rätt saknas till lön för tid efter avgången från tjänsten.

6 §.

Lagrådet:

Enligt 63 § tredje stycket i 1891 års sjölag skulle — därest fartyg förolyckades eller efter timad skada förklarades icke vara iståndsättligt eller uppbringades och prisdömdes eller toges av sjörövare — befälhavarens tjänsteavtal upphöra att vara gällande och befälhavaren erhålla hyra till och med den dag då tjänstgöringen upphörde. Beträffande besättningen upptog 91 § en bestämmelse av samma innehåll. Enligt 66 och 98 §§ ägde befälhavaren och besättningen i nu avsedda fall rätt till hemresa med underhåll på statens bekostnad.

Motsvarande stadganden återfinnas i 6 och 41 §§ av 1922 års sjömanslag. Enligt det sistnämnda lagrummet skall, om fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller efter sjöolycka förklaras icke vara iståndsättligt, sjömans tjänsteavtal upphöra att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll. Detsamma gäller enligt 6 § för befälhavaren. I sin motivering till 6 § anförde sjölagskommittén, att praktiska skäl föranlett att berörda bestämmelse i 63 § sjölagen funnits böra bibehållas i väsentliga delar. Vidkommande fartygets uppbringning och prisdömning hade dessa händelser icke ansetts vara av den säregna beskaffenhet, att de i och för sig borde betinga avtalets upphörande; fartygets tagande av sjörövare hade förmenats icke vara ett fall av tillräckligt praktisk betydelse för att fordra särskild reglering. Vad åter anginge fartygets förolyckande eller kondemnation hade redarens intresse ansetts kräva regelns bibehållande. Ganska avsevärd tid kunde nämligen förflyta, innan redaren erhöle kunskap om olyckan och bringades i tillfälle att, därest han efter fartygets undergång icke hade anledning att behålla befälhavaren i sin tjänst, vidtaga åtgärd för avtalets upphörande.

I 41 § andra stycket sjömanslagen i dess ursprungliga lydelse stadgades vidare bland annat att, därest till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning upphörde i utlandet, han ägde rätt att erhålla fri hemresa till sin hemort här i riket med hyra och underhåll under resan. Kostnaden för resan med underhåll skulle bestridas av statsmedel. Nämnda

stadgande ägde på grund av hänvisning i 6 § andra stycket tillämpning även beträffande befälhavaren.

Sjölagskommittén föreslog i betänkande år 1921, att i 41 § skulle såsom ett andra stycke upptagas en bestämmelse av följande innehåll: 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. Detsamma skulle enligt hänvisning i 6 § gälla i fråga om befälhavaren. Kommittén anförde rörande förslaget i denna del bland annat: Vid den internationella sjömanskonferensen i Genua sommaren 1920 antogs bland annat förslag till en internationell konvention angående ersättning för arbetslöshet på grund av fartygs förolyckande. Förslagets 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. Delegerade för de nordiska kommittéerna ha 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 härmed avfattat andra stycket i 41 §.

Vid förslagets granskning i lagrådet år 1921 (se NJA 1922 avd. II s. 355 f.) yttrade tre av dess ledamöter, att den vid sjömanskonferensen i Genua godkända principen att redaren vid fartygets förolyckande skulle vara pliktig ersätta för sjöman uppkommande arbetslöshet syntes innebära ett föga billigt betungande av redaren, vilken i sådant fall som regel själv lede avsevärd förlust, en förlust som i allmänhet icke torde täckas, även om han i följd av försäkring utbekomme fartygets fulla värde. Stadgandet i andra stycket av 41 § kunde därför icke tillstyrkas. Skulle sedermera av internationella hänsyn anses påkallat, att Sverige biträdde förberörda konvention, syntes stadgande härom helst böra utfärdas såsom särskild, under konventionens giltighetstid vid sidan av sjömanslagen gällande författning. — Den fjärde lagrådsledamoten anförde bland annat: Mot bestämmelsen i andra stycket måste anmärkas, att den stode föga i överensstämmelse med principerna i förslaget i övrigt och i allt fall icke syntes i den föreslagna utsträckningen kunna godtagas. Avskedades sjöman utan giltigt skäl, vore han enligt 34 § berättigad till ersättning för den förlust han genom avskedandet lede. Denna förlust kunde högst uppgå till belopp, motsvarande löneförmånerna under återstående delen av den avtalade tjänstetiden jämte för visst fall fri hemresa. Vore, 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, kunde, om fartyget ginge i inrikes fart eller fart på grannländerna, ersättningen vid dylikt avskedande i allmänhet ej uppgå högre än till vad som svarade mot löneförmånerna under 10 à 12 dagar. Någon skyldighet att svara för den skada sjömannen kunde lida därav, att han även efter den beräknade avtalstidens slut nödgades gå arbetslös, innefattade icke förslaget, och sådan skyldighet torde väl svårigen kunna ifrågasättas. Att den ersättning sjömannen under sådana omständigheter bekomme för det obefogade entledigandet bleve relativt ringa vore en ofrånkomlig konsekvens av den löslighet i avseende å anställningstiden, som i praxis genomförts och av förslaget sanktionerats. Enligt det föreslagna andra stycket i 41 § skulle i där omförmälda fall hyra utgå för den tid sjöman vore utan anställning, dock högst två månader utöver angiven tid. Stadgandet torde vara avsett att tolkas sålunda, att redaren vore skyldig att — under förutsättning givetvis att sjömannen ej kunde erhålla ny anställning — betala hyra för dessa två hela månader, även om den avtalade anställningstiden skulle tidigare utlöpa. Att stadgandet måste så tolkas framginge av en jämförelse med avfattningen av 34 §. Såge man saken djupare, kunde man dock knappast säga, att i dylikt fall arbetslösheten för tiden efter det den avtalade anställningstiden utlupit vore att anse såsom en följd av fartygets förolyckande. Detta framträdde särskilt klart för det fall, att sjömannens anställning gällt viss resa eller fix tid, som redaren ej ämnat förlänga. Stadgandet i dess förberörda tolkning innebure, såsom av det anförda framginge, att redaren hade 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 kunde mera åberopas i det förra fallet än i det senare. Denna ståndpunkt måste anses mindre rimlig. Det kunde 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 spelade kanske praktiskt mindre roll, då risken för utgivande av sådant understöd torde kunna genom försäkring täckas. Det vore dock att märka, att redare för fartyg, som ginge i kortare fart, ej sällan torde underlåta att helt täcka sina risker. Ett ordnande av frågan om arbetslöshetsunderstöd för sjömän vore 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 kunde anses lycklig, synetes den ifrågavarande bestämmelsen icke böra tillstyrkas.

I den för 1922 års riksdag framlagda propositionen uteslöts omförmälda bestämmelse. Departementschefen anförde därvid bland annat, att han med hänsyn till önskvärdheten att främja det internationella lagstiftningsarbetet på förevarande område helst sett, att Sverige redan då biträtt Genuakonventionen. Såvitt departementschefen kunnat inhämta, hade ännu icke någon stat ratificerat densamma, och det ville synas, som om man från dansk,

finsk och norsk sida vore mest benägen att för det dåvarande 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, syntes försiktigheten bjuda att låta frågan om Sveriges anslutning till förevarande konvention anstå ännu någon tid, intill dess man kunde få en överblick över i vilken utsträckning konventionen komme att ratificeras av de större sjöfarande nationerna.

Förslag till ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen, upptagande bland annat de nu gällande, av sjölagskommittén år 1921 föreslagna bestämmelserna om rätt för befälhavare och sjöman till hyra vid arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande, upprättades sedermera inom socialdepartementet. Vid förslaget remitterande till lagrådet år 1934 erinrade departementschefen (se NJA 1934 avd. II s. 587), att icke mindre än 20 stater, däribland flera betydande sjöfartsidkande nationer, med vilka Sverige stode i ganska livlig förbindelse, dåmera biträtt Genuakonventionen. Denna omständighet utgjorde enligt departementschefens mening ett vägande skäl att även i vårt land söka förverkliga konventionens föreskrifter och därigenom bereda skeppsbrutna det bistånd i deras svåra belägenhet, som föreskrifterna innebure.

Tre av lagrådets ledamöter yttrade vid förslaget granskning (se NJA 1934 avd. II s. 592), att de invändningar, som år 1921 inom lagrådet riktades mot en lagstiftning enligt konventionen, alltjämt torde äga fog. Med hänsyn till det mellanfolkliga samarbetet kunde det måhända ändock anses lämpligt att Sverige biträdde konventionen, till vilken dåmera tjugu stater redan anslutit sig. För det fall att så funnes böra ske, föranledde det föreliggande lagförslagets utformning ingen erinran. — Jämväl den fjärde ledamoten i lagrådet ansåg de betänkligheter mot en lagstiftning som den ifrågavarande, varåt man inom lagrådet år 1921 gav uttryck, alltjämt äga giltighet. På närmare angivna skäl ansåg emellertid denne ledamot berörda betänkligheter och under remissbehandlingen framförda invändningar icke böra få utgöra hinder mot konventionens biträdande och den därav föranledda lagstiftningens genomförande. Han ifrågasatte dock, om icke reformen borde anstå till en ur ekonomisk synpunkt lämpligare tid, men ville icke bestämt påyrka det.

Sedan förslaget förelagts riksdagen och bifallits av denna samt Kungl. Maj:t den 18 maj 1934 förordnat, att konventionen skulle av Sverige biträdas, utfärdades samma dag lag om ändrad lydelse av ifrågavarande paragrafer i sjömanslagen.

Sjömanskommittén har i sitt betänkande anført, att av de ombordanställdas representanter inom kommittén påpekats, att stadgandet i 41 § andra stycket (vilket enligt 6 § andra stycket gäller även beträffande befälhavaren) kommit att få ringa betydelse för befälhavaren och sjömännen. Förutsättningen för stadgandets tillämplighet vore ju i första hand, att fartyget gått under eller kondemnerats. Denna fråga vore emellertid ofta tveksam, och

det kunde dröja avsevärd tid, innan den bleve slutligen avgjord. Detta medförde att, ehuru sjöolyckan gjort en fortsatt tjänstgöring ombord omöjlig, de ombordanställda vid arbetslöshet icke erhöles den i 41 § angivna ersättningen. I stället bleve de av redaren skilda från tjänsten och finge tills vidare nöja sig med hyra under uppsägningstiden eller, om sjöolyckan inträffat å annan ort än där tjänsten finge frånträdas, för den längre tid resan kunde vara. Skulle det sedermera befinnas, att fartyget vore iståndssättligt, vore de avskurna från möjligheten att kräva ytterligare ersättning. De ombordanställdas representanter inom kommittén hade ifrågasatt den utvidgningen av 41 §, att därunder skulle inrymmas alla de fall, där skeppstjänsten icke kunde fortgå till följd av olycka, som drabbat fartyget. Kommittén hade övervägt denna fråga men ej funnit skäl föreslå ändring i nu gällande regler. Med hänsyn till att den redaren enligt 41 § åliggande skyldigheten att vid arbetslöshet utgiva ersättning till befälhavaren och besättningen saknade motsvarighet inom andra arbetsförhållanden hade kommittén ansett, att skyldigheten icke borde utvidgas. Det finge emellertid uppmärksammas att, därest kommitténs förslag till ändring av skadestandsreglerna i 3 och 34 §§ lagfästes, de ombordanställdas önskemål ändock skulle bliva tillgodosedda i avsevärd mån. Befälhavaren och besättningen komme nämligen i de flesta fallen att få högre ersättning än för närvarande, om redaren valde att skilja dem från tjänsten i de fall, där den olycka, som drabbat fartyget, icke vore av den art att 41 § bleve tillämplig.

Under remissbehandlingen har sjöfolksförbundet yrkat, att den ersättning, varom stadgas i 41 § andra stycket, skall utgå till sjöman, som blir arbetslös på grund av fartygets haveri, oavsett om fartyget efter haveriet visar sig vara istandsättligt eller ej. Maskinbefälsförbundet har anslutit sig till den uppfattningen, att 6 och 41 §§ borde vara tillämpliga, så snart fartyget drabbas av haveri, som omöjliggör tjänstgöring ombord. Jämväl från utrikesdepartementets arvs- och ersättningsbyrå har uttalats liknande mening. Kommerskollegium har däremot tillstyrkt kommitténs förslag.

Departementschefen har anfört att, om fartyget drabbas av annat haveri än som avses i 6 och 41 §§, tjänsteavtalet icke förfaller, även om fortsatt tjänstgöring ombord är omöjlig för en längre tid. Enär redaren vanligen icke torde vara villig att betala lön åt en befälhavare och besättning, som äro förhindrade att fullgöra skeppstjänst, blir följden att han uppsäger dem från tjänsten. Då den gängse uppsägningstiden för sjöman är betydligt kortare än två månader, blir denne — i varje fall när konjunkturerna inom sjöfartsnäringen äro ogynnsamma — avsevärt sämre ställd än om tjänsten upphört till följd av att fartyget totalhavererat. Såsom sjöfolksförbundet antytt måste detta förhållande i sin tur leda till att redaren vid flertalet sjöolyckor av ekonomiska skäl är benägen att göra gällande att totalhaveri ej föreligger. För sjöfolket torde det i praktiken vara svårt att gendriva detta redarens påstående, och till följd härav kan rätten till lön vid arbetslöshet ej återopas. Av det anförda torde framgå, att de i 6 och 41 §§ lämnade bestämmelserna icke giva de ombordanställda det skydd, som från början varit avsett och

måste anses skäligt. Enligt departementschefens mening böra lagrummen vara tillämpliga så snart fartyget drabbats av en olycka, som för längre tid, förslagsvis minst en månad, omöjliggör tjänstgöring ombord. Departementschefen har därför funnit sig böra förorda en lagändring i enlighet därmed.

De anmärkningar mot bestämmelserna om rätt för befälhavare och sjöman till lön under viss tid då han på grund av fartygets förolyckande är arbetslös, vilka på sätt i det föregående erinrats vid två olika tillfällen framställt inom lagrådet, äga enligt det nuvarande lagrådets mening i allt väsentligt fortfarande giltighet. Sedan Sverige numera ratificerat Genuakonventionen samt därav föranledda bestämmelser införts genom 1934 års lagändringar, torde det dock, såsom departementschefen i anledning av ett remissyttrande uttalat, vara uteslutet att nu inskränka de förmåner, som därigenom beretts befälhavare och sjömän. Däremot finner lagrådet starka betänkligheter möta mot att i enlighet med det remitterade förslaget utvidga rätten till arbetslöshetsunderstöd till att gälla även det fall att arbetslösheten har sin grund däri att fartyget — utan att ha gått förlorat — drabbats av sådant haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord.

Förslaget går i detta hänseende vida längre än Genuakonventionen och har ej heller någon motsvarighet vare sig i det s. k. Köpenhamnsutkastet eller i de danska och norska kommittéförslagen. Inom sjömanskommittén ifrågasattes visserligen införande av bestämmelser i förevarande hänseende, men något yrkande i denna riktning har till synes icke framställts, oaktat kommittén bland sina ledamöter räknade även flera representanter för sjömännen. Ett lagfästande av de i förslagets 3 och 34 §§ upptagna skadestandsreglerna torde medföra, att de ombordanställdas intressen bliva i avsevärd mån tillgodosedda, därest redaren skulle välja den utvägen att skilja besättningen från tjänsten vid ett sådant haveri, som enligt gällande bestämmelser ej medför tjänsteavtalets upphörande. Att märka är att nämnda regler i 3 § beträffande befälhavaren samt i 34 § rörande maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist i själva verket äro förmånligare för dem än den föreslagna nya bestämmelsen. Även beträffande sjöman av manskapsgrad torde alla rimliga anspråk på redarna vara uppfyllda genom reglerna i 34 §. Härtill kommer, att det för redaren kan medföra avsevärda olägenheter att förlora hela fartygsbesättningen blott därför att tjänstgöringen ombord genom haveri omöjliggöres under en så relativt kort tid som en månad. Stadgandets avfattning kan också lätt föranleda tvistigheter angående den tid, som kan antagas åtgå för fartygets iståndsättande.

På nu anförda grunder anser sig lagrådet icke kunna tillstyrka förslaget i denna del. Ifrågavarande paragrafer ha i övrigt enligt kommitténs av departementschefen godkända förslag undergått mindre jämkningar av huvudsakligen formell natur, mot vilka intet är att erinra.

8 §.

Lagrådet:

Förslaget innehåller i 24 § andra stycket en ny bestämmelse om rätt för hustru eller barn under 16 år till avliden svensk sjöman att under vissa betingelser utfå tilläggslön för en månad. Jämlikt 7 § skall detta stadgande äga motsvarande tillämpning, om sådan efterlevande till avliden befälhavare finnes. Äro villkoren för tilläggslön uppfyllda och åtnjöt den avlidne jämte lön eller i stället för lön tantiem eller annan gottgörelse, som avses i första stycket av förevarande paragraf, bör tydligen hans efterlevande hustru eller barn erhålla ersättning för dylik förmån under en månad enligt den grund, vilken angives i andra stycket. Till förebyggande av missförstånd härutinnan synes en omredigering av den inledande satsen i sistnämnda lagrum vara önskvärd. Förslagsvis kan denna sats erhålla följande lydelse: »Föreligger enligt 3, 4, 6 eller 7 § rätt till lön för längre tid än befälhavaren varit i tjänst.»

15 §.

Lagrådet:

Förutsättning för den sjöman enligt detta lagrum tillkommande uppsägningsrätten är, att han »varit i tjänst» ett år. Då emellertid av remissprotokollet framgår, att för stadgandets tillämpning skall fordras, att sjömannen under tiden i fråga varit anställd *å samma fartyg*, torde i tydlighetens intresse detta sistnämnda villkor böra angivas i lagen. Det är självklart, att om så sker detta icke kan föranleda den tolkningen, att lagrummet icke skulle bli tillämpligt, därest en sjöman, vilkens tjänsteavtal varat det sistförflutna året, därunder för längre eller kortare tidsperioder på grund av sjukdom eller semester faktiskt icke varit i tjänstgöring å fartyget.

20 §.

Lagrådet:

I andra stycket föreslås vissa bestämmelser, som inskränka redarens rätt att verkställa kvittning å dragsedelsbelopp för motfordringar hos sjömannen. Utan dennes samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga lönen icke förslår till att täcka sjömannen ålagd disciplinbot eller på grund av tjänsteförhållandet uppkommen fordran, som av sjömannen medgives eller eljest är klar.

Lagrådet har intet att anmärka mot denna bestämmelse men vill till förebyggande av missförstånd framhålla, att densamma icke innebär ett eftergivande av de villkor, som enligt allmänna obligationsrättsliga regler gälla för kvittning, även om dessa icke kommit till uttryck i lagtexten. Exempelvis måste sålunda krävas att motfordringen, såsom i regel lär vara händelsen, är förfallen till betalning. Detta följer av sakens egen natur.

26 §.

Lagrådet:

För att sjöman, som i utlandet avgår från sin tjänst, skall erhålla fri hemresa med underhåll, har i det remitterade förslaget i överensstämmelse med kommitténs förslag uppställts bland annat det villkoret, att sjömannen »varit i tjänst» två år i följd och icke haft tillfälle att lämna tjänsten i svensk hamn under det senast förflutna året. Enligt 1938 års sjömanslagsutrednings motsvarande förslag skulle såsom villkor gälla, att sjömannen viss tid »varit i redarens tjänst». Sjömanskommittén fann emellertid, att detta uttryck borde utbytas mot »varit i tjänst». Därvid hade kommittén tänkt på det fallet, att sjömannen väl varit anställd på samma fartyg i två år men att under denna tid fartyget bytt ägare. Det skulle då icke vara rimligt, om sjömannen till följd av denna omständighet skulle förlora sin ifrågavarande rätt. Kommittén ansåg därför, att sjömannen skulle kunna kräva fri hemresa, därest han antingen varit i samma redares tjänst två år eller varit anställd å samma fartyg under nämnda tid.

Med utgångspunkt från det nu sagda vill det synas lagrådet, som om den föreslagna formuleringen »varit i tjänst» icke vore fullt tydlig. Därunder skulle möjligen kunna hänföras även det fall, att sjömannen under den berörda tiden varit i tjänst å två eller flera fartyg, tillhöriga olika redare. För att förebygga en sådan tolkning torde en något utförligare avfattning vara att förorda, förslagsvis »varit i tjänst å fartyget eller hos redaren».

28 §.

Lagrådet:

Enligt 27 § andra stycket skall befälhavaren sörja för att sjuk eller skadad sjöman erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vidare stadgas, att vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel.

Då i 28 § talas om skyldighet för redaren att bestrida kostnaden för sjömans sjukvård, kan någon tvekan uppstå angående innebörden av sistnämnda uttryck. Avsikten torde väl vara, att under sjukvård skall inbegripas allt, som enligt 27 § andra stycket omfattas av begreppet vård. I tydlighetens intresse synes önskvärt, att avfattningen av 28 § första stycket jämkas så att stadgandet kommer att avse kostnaden för sjuk eller skadad sjömans vård. Iakttages detta, torde i andra stycket ordet »sjukvård» böra utbytas mot »vård» samt i tredje stycket ordet »sjukvården» mot »vården».

30 §.

Lagrådet:

Jämlikt den gällande lagen skall kostnaden för sjömans begravning bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten eller ännu vårdades på redarens bekostnad. Härutinnan föreslås nu ingen ändring, men i överensstämmelse med kommitténs förslag har i förevarande lagrum därjämte intagits en bestämmelse, att om eldbegängelse sker jämväl därav föranledda kostnader skola bestridas av redaren. Häremot har

statskontoret anmärkt, att utgifter för eldbegängelse torde höra till begravningskostnader, varför tillägget syntes kunna utgå. Departementschefen har emellertid — under uttalande att det visserligen vore möjligt, att en sträng tolkning av begreppet begravningskostnad kunde leda till att därunder fördes också utgift för eldbegängelse — med hänsyn till att redaren hitintills icke ansetts vara pliktig att bestrida sådan utgift funnit det lämpligt, att lagen upptager en uttrycklig föreskrift härom.

Lagrådet finner väl lika med statskontoret, att utgifter för eldbegängelse äro att anse som en begravningskostnad. Då emellertid vid eldbegängelse den sammanlagda begravningskostnaden i regel lär bli icke oväsentligt högre än då annat begravningssätt användes, torde av den allmänna regeln att redaren skall betala begravningskostnaden icke utan vidare följa, att även den kostnadsökning, som ifrågakommande dyrbarare begravningssätt föranleder, skall vidkännas av honom. Ett stadgande om sådan skyldighet för redaren torde därför i tydlighetens intresse erfordras och skulle lämpligen kunna givas den avfattningen att, om eldbegängelse sker, jämväl därav föranledda utgifter skola anses som begravningskostnad.

31 §.

Justitieråden Ekberg och Strandberg:

Den bestämmelse, som förevarande lagrum för närvarande innehåller, har i förslaget bibehållits oförändrad såsom ett andra stycke i paragrafen. Sjömanskommittén hade emellertid föreslagit den lydelsen av stadgandet, att redaren skulle äga undfå ersättning av statsmedel, därest befälhavaren i utlandet nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke enligt svensk lag ålegat redaren och som befälhavaren ej med bistånd av svensk konsul kunnat undvika. Ersättningsskyldighet för staten skulle sålunda enligt detta förslag inträda i fall, där utgiften måst göras, oaktat konsul biträtt befälhavaren eller där det visas att utgiften ej kunnat undvikas, även om konsul anlåtats, allt såframt redaren enligt 28 eller 30 § i förslaget ej är skyldig att svara för densamma. Kommitténs förslag skiljer sig framför allt så till vida från departementsförslaget, att staten skulle vara skyldig att gottgöra redaren även utgifter, som denne nödgats göra på grund av främmande lands lagstiftning.

Under de nordiska överläggningarna rådde enighet om rimligheten av att staten skulle vara ersättningsskyldig i nu nämnt fall, och kommittén har i princip biträtt det gemensamma nordiska förslaget i detta ämne, varvid kommittén dock gjort sådan jämkning däri, att säkerhet skapats för att ersättningsskyldighet för staten icke skulle inträda i annat fall än där utgiften verkligen varit oundviklig.

Då enhetlighet i de nordiska ländernas lagstiftning på förevarande område såvitt möjligt bör eftersträvas och bärande sakliga skäl jämväl tala för den av kommittén föreslagna lösningen, förorda vi, att andra stycket ändras i enlighet med kommittéförslaget.

33 §.

Lagrådet:

I första stycket av förevarande paragraf föreslås bestämmelser om att befälhavaren i vissa under fem punkter uppräknade fall äger avskeda sjöman. Avskedande skall kunna ske, om sjömannen bland annat gör sig skyldig till grov tjänsteförseelse (punkten 3) eller till förskingring, stöld eller annat grovt brott (punkten 4). Härutinnan överensstämmer förslaget helt med vad som för närvarande gäller.

Strafflagen upptager numera beträffande åtskilliga brottstyper en strängare straffskala än den för den normala brottsgraden bestämda för det fall att brottet med hänsyn till omständigheterna därvid är att anse som grovt, t. ex. beträffande tjänstefel och grovt tjänstefel, stöld och grov stöld samt förskingring och grov förskingring.

Beteckningen »grov» måste anses ha i viss mån olika innebörd i sjömanslagen och i strafflagen. Med hänsyn härtill synes nämnda ord icke böra bibehållas i förslaget utan utbytas mot annat ord med samma betydelse som »grov» i gällande sjömanslag, exempelvis »svårare».

Tredje och fjärde styckena innehålla vissa bestämmelser om sjömans rätt till sjuklön och fri hemresa, när han avskedas av anledning, som sägs i första stycket. Beträffande lön gäller, att han i allmänhet icke är berättigad till sådan för längre tid än han förrättat tjänsten. Avskedas han enligt första stycket punkten 2 — d. v. s. därför att han icke infunnit sig ombord i rätt tid och fartyget skolat avgå eller annan måst antagas i hans ställe — skall han dock enligt tredje stycket vara bibehållen vid rätten till sjuklön jämlikt 18 § andra stycket andra punkten, om han var utan skuld.

Vad angår fri hemresa, skall sjömannen jämlikt fjärde stycket i förevarande paragraf icke vara berättigad till sådan enligt 26 §, om han avskedas av anledning, som sägs i punkterna 1, 3, 4 eller 5. Detsamma skall gälla, om han avskedas enligt punkten 2 och det befinnes, att han avsiktligen lämnat tjänsten.

I detta sammanhang är jämväl att uppmärksamma stadgandet i 28 § andra stycket tredje punkten. Enligt detta är svensk sjöman, som vid avgången från tjänsten lider av sjukdom eller skada av beskaffenhet att kunna föranleda avsked, med vissa i lagrummet angivna undantag berättigad till fri hemresa med underhåll. Den omständigheten att han avskedas av anledning, som sägs i 33 §, betager honom ej denna rätt.

Enligt gällande lag äger sjöman, som skiljes från tjänsten av någon i sistnämnda lagrum angiven grund, icke rätt till vare sig sjuklön eller fri hemresa.

Lagrådet hyser väl tvekan, huruvida tillräckliga skäl förefinnas att avvika från vad nu gäller. Detta är emellertid ytterst en av sociala hänsyn betingad billighetsfråga. Lagrådet vill därför ej ställa sig avvisande till förslaget.

Vad angår utformningen av bestämmelserna i förevarande paragraf är först och främst att märka, att villkoren för en enligt första stycket punkten

2 avskedad sjömans rätt att erhålla fri hemresa — bortsett från de i förslagets 26 § angivna särskilda förutsättningarna — äro mindre stränga än villkoren för hans rätt att åtnjuta sjuklön. Under begreppet »avsiktligen lämnat tjänsten» kan nämligen enligt gängse juridiskt språkbruk endast det fall hänföras, att sjömannen haft ett direkt uppsåt att olovligen hålla sig undan eller med andra ord att han rymt. För att sjömannen skall anses vara »utan skuld» fordras däremot, icke blott att han ej gjort sig skyldig till rymning utan även att hans utevaro från fartyget icke förorsakats av s. k. eftersegling eller annan omständighet, över vilken han ägt råda. Med hänsyn till olikheten mellan de båda förmånerna torde den angivna skillnaden beträffande villkoren för deras tillgodonjutande kunna försvaras.

Lagrådet har vidare beaktat, att med den utformning, som nämnda bestämmelser erhållit, viss olikhet jämväl i processuellt hänseende kan komma att föreligga mellan det fall, då en jämlikt punkten 2 avskedad sjöman fordrar sjuklön, och det fall, då han yrkar ersättning för hemresa. I det förra fallet torde nämligen bevisbördan beträffande frågan, huruvida sjömannen var utan skuld, vila å honom själv, medan i det andra fallet redaren lär ha att styrka, att sjömannen avsiktligen lämnat tjänsten. Om sålunda en av förutnämnd anledning avskedad sjöman fordrar sjuklön samt redaren invänder, att sjömannen rymt eller i allt fall haft skuld till uteblivandet, ogillas käromålet, därest sjömannen ej kan vederlägga invändningen. Yrkar däremot sjömannen ersättning för hemresa enligt 26 §, bifalles käromålet för den händelse redaren ej kan styrka, att sjömannen lämnat tjänsten med avsikt. Denna skillnad sammanhänger emellertid med de båda fallens i viss mån olika beskaffenhet. Sålunda fordras för tillämpning av 26 §, att sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren minst två år i följd. Ett sådant villkor uppställles däremot ej i 18 §. En så lång tjänstgöring som två år skapar en presumtion för att sjömannens uteblivande från fartyget skett oavsiktligt och kan följaktligen motivera, att han får en förmånligare ställning i fråga om bevisskyldighet än eljest. Härtill kommer, att jämväl i det fall, då fråga är om sjuklön, en sådan omständighet som att sjömannen tjänstgjort å fartyget eller hos redaren en så avsevärd tid som två år i följd utan att någon mera allvarlig anmärkning förekommit mot honom tydligen utgör ett starkt indicium för att han varit utan skuld till uteblivandet och förty underlättar fullgörandet av hans bevisskyldighet. Praktiskt sett torde därför den sist anmärkta skillnaden mellan de båda lagrummen icke bliva av någon större betydelse. Hinder mot förslagets lagfästande synes följaktligen ej heller möta av denna anledning.

41 §.

Lagrådet:

Beträffande denna paragraf hänvisas till vad lagrådet anfört under 6 §.

•

53 §.

Lagrådet:

Enligt detta lagrum skall egendom, som sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande kvarlämnar ombord, förvaras för hans räkning. I den mån egendomen med hänsyn till omständigheterna icke utan olägenhet kan förvaras, må den säljas på lämpligt sätt, och försäljning må ock ske, där sjömannen icke inom ett år från det tjänsteförhållandet upphörde hos redaren begärt att återfå egendomen. Slutligen stadgas, att om sjömannen rymt redaren efter utgången av nämnda tid må insända försäljningssumman samt innestående lön till kommerskollegium att användas på sätt i 69 § sägs. Av nämnda paragraf framgår, att de insända medlen skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar. I särskild författning har stadgats, att medlen skola tillfalla sjömanshuset i det distrikt, inom vilket fartygets hemort är belägen.

Jämlikt 53 § gällande lag, som endast avser rymd sjömans kvarlämnade tillhörigheter, föreligger icke blott rätt utan även skyldighet för redaren att till kommerskollegium insända medel, varom nu är fråga, såframt sjömannen ej inom ett år från rymningen begärt att utfå medlen.

Sjömanskommittén, med vilkens förslag det remitterade överensstämmer, anförde i sin motivering bland annat, att erforderliga bestämmelser borde vara i möjligaste mån enhetliga och att sålunda rymd sjöman i princip icke skulle komma i sämre ställning än andra sjömän, vilkas tjänsteavtal upphört. För att emellertid bereda redaren möjlighet att efter en ej alltför lång tid bliva fri från sina förpliktelser gentemot en rymd sjöman föreslog kommittén, att redaren skulle få rätt att efter ett år från rymningen insända den behållna försäljningssumman och innestående lön till kommerskollegium. I sitt yttrande över kommittéförslaget fann kommerskollegium till skillnad från kommittén, att rymd sjömans tillgodohavande liksom för närvarande borde vara förverkat efter ett års förlopp och då slutgiltigt tillfalla sjömanshuset. Med anledning av detta yttrande framhåller departementschefen, att det knappast funnes tillräckliga skäl att i vidare mån än kommittén tänkt meddela särbestämmelser för rymd sjöman. Ansåge sig redaren böra behålla egendomen eller försäljningssumman eller innestående lön för den rymdes räkning, syntes intet vara att erinra häremot.

Redan den föreslagna bestämmelsen om redarens rätt att insända rymd sjömans tillgodohavande innebär en avvikelse från regeln att sådan sjöman i fråga om sina tillhörigheter icke skall vara sämre ställd än annan sjöman, vilkens tjänsteavtal upphört. Lagrådet vill ifrågasätta, huruvida man icke borde gå ett steg längre och, såsom kommerskollegium föreslagit, bibehålla gällande lags föreskrift om skyldighet att insända medlen, sedan ett år förflutit från rymningen. Då det väl nämligen torde förhålla sig så, att en rymd sjöman endast i undantagsfall låter sig avhöra hos redaren för att utfå sitt tillgodohavande, vilket vanligen icke lär uppgå till mer än ett obetydligt belopp, skulle de föreslagna bestämmelserna i så gott som alla de fall, då redaren underlåte att insända medlen, resultera i att dessa efter preskrip-

tionstidens utgång tillfölle redaren. Därmed skulle man i sak hava kommit ganska nära den regel, som gällde enligt 106 § i 1891 års sjölag, att rymd sjömans innestående hyra och ombord kvarlämnade tillhörigheter skulle vara förbrutna till redaren, en regel som upphävdes vid gällande sjömanslags tillkomst.

62 §.

Lagrådet:

Paragrafens sista stycke innehåller i sin nu gällande lydelse viss begränsning i den disciplinära bestraffningsrätten. Där stadgas, att disciplinbestraffning icke må åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund. Alla försummelser av sjömän å sådant fartyg skola följaktligen beivras jämlikt någon av 75—81 §§ inför domstol.

Enligt sjölagskommitténs den 5 februari 1921 avgivna förslag skulle den disciplinära bestraffningsrätten få utövas allenast å fartyg, som nyttjades i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven. Som skäl för denna begränsning anförde kommittén bland annat: Enligt 102 § sjölagen ägde befälhavaren ålägga bestraffning å fartyg såväl i utländsk som i inrikes fart. Då bestraffningsrätten ombord i huvudsak vore betingad av att fartyget vore avskuret från tillgång till landets rättsmedel och myndigheter, syntes emellertid bestraffningsrättens tillämpningsområde kunna betydligt inskränkas. Verkställd utredning visade, att bestraffningsrätten tillämpats i betydligt större omfattning inom ocean- och nordsjöfarterna än inom övriga farter. Med hänsyn härtill torde knappast någon anledning förefinnas att bibehålla bestraffningsrätten ombord å fartyg vare sig i östersjöfart eller i kust- och inre fart.

Inom lagrådet, som hade att yttra sig över kommitténs förslag, uttalades vissa betänkligheter i anledning av den föreslagna inskränkningen. Dessa beaktades av riksdagen, och stadgandet erhöll sin nuvarande lydelse.

Det remitterade förslaget upptager i anslutning till sjömanskommitténs förslag ytterligare begränsningar i den disciplinära bestraffningsrätten. Disciplinbot skall sålunda ej få åläggas — förutom i fall, som gällande lag stadgar — å fartyg under uppehåll i svensk hamn eller för förseelse, som begåtts i svensk hamn och kunnat av befälhavaren angivas till åtal före fartygets avgång. Till stöd för denna lagändring anförde kommittén, att de danska och norska sjömanslagarna upptog motsvarande bestämmelser och att kommittén funne denna inskränkning i den disciplinära bestraffningsrätten befogad.

Kommittén var emellertid ej enhällig på denna punkt. Två ledamöter biträdde ej förslaget. Betänkligheter uttalades jämväl på flera håll under remissbehandlingen. Bland andra ställde sig kommerskollegium, hovrätten för västra Sverige och Stockholms rådhusrätt avvisande mot förslaget.

Departementschefen har emellertid funnit det te sig naturligt att borttaga bestraffningsrätten i fall, där saken utan olägenhet kunde hänskjutas till domstols avgörande. De betänkligheter, som från en del håll framkommit

mot förslaget, syntes överdrivna. Motsvarande bestämmelser hade återfunnits i de danska och norska sjömanslagarna alltsedan deras tillkomst.

Lagrådet erinrar om att disciplinärenden enligt förslaget skola handläggas av en disciplinnämnd. Denna skall bestå av befälhavaren såsom ordförande samt två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Angår saken sjöman, som tillhör befälsgraden eller är föreståndare för ekonomiavdelningen eller radiotelegrafist, skola de båda ledamöterna såvitt möjligt vara maskinchefen och den främste av styrmännen eller annan av befälsgraden. Rör saken annan sjöman, skola om möjligt den ene ledamoten tillhöra manskapsgraden och företrädesvis vara en av manskapet utsedd förtroendeman samt den andre vara antingen maskinchefen, den främste av styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen, allteftersom sjömannen tillhör maskin-, däck- eller ekonomipersonalen. Såsom nämndens beslut skall den mening gälla varom flertalet i nämnden enar sig eller, om alla tre äro av olika mening, den som är för sjömannen näst lindrigast. Är sjöman, som dömts till disciplinbot, missnöjd med nämndens beslut, äger han draga frågan inför antingen mönstringsförrättare eller domstol. Den som är missnöjd med mönstringsförrättarens beslut får begära prövning av beslutet hos domstol.

Genom dessa bestämmelser synes det vara väl sörjt för att sjömannen icke skall vid den disciplinära bestraffningsrättens utövande bliva utsatt för godtycke eller orättvisa. Enligt lagrådets mening föreligger därför icke någon anledning att begränsa omfattningen av den disciplinära bestraffningsrätten på sätt i förslaget skett och i vissa delar ersätta denna med domstolsbehandling. Sett ur manskapets synpunkt borde fast hellre en utvidgning av denna rätt framstå såsom önskvärd. Lagrådet vill väl ej påyrka en sådan lagändring, även om åtskilligt talar därför, men finner den anförda omständigheten utgöra ett beaktansvärt skäl mot ytterligare inskränkning av disciplinförfarandets användning. För en felande sjöman lär det nämligen vara att föredraga, att hans förseelse blir behandlad i disciplinär ordning framför att densamma föranleder polisundersökning och domstolsbehandling samt han riskerar att bliva utsatt för det obehag och den uppmärksamhet från allmänhetens och pressens sida, som kan vara förenad därmed. Disciplinnämndens beslut kan ju för övrigt, såsom av det föregående framgår, alltid av sjömannen dragas under domstols prövning, om han är missnöjd med det samma. Det är följaktligen enligt lagrådets mening uppenbart, att den föreslagna lagändringen ej är påkallad av ett verkligt behov. Att den jämväl kan ha menliga verkningar lär framgå av det följande.

Såsom reservanterna inom kommittén framhållit, framstår en anmälan till polisen med åtföljande åtal för en disciplinär förseelse många gånger såsom ett alltför kraftigt ingripande. Lagrådet finner det därför antagligt, att en polisanmälan understundom av såväl den felande själv som hans kamrater ombord uppfattas såsom ett utslag av trakasseringslusta från befälhavarens sida. Med allt skäl lär det alltså kunna befaras, att befälhavaren för att undvika uppkomsten av misstanke härom underlåter att

påkalla ingripande från åklagaren jämväl i många fall, då förseelsens beivran är synnerligen önskvärd för disciplinens upprätthållande.

Ur allmänpreventiv synpunkt är det av stor vikt, att förseelser mot ordning och skick ombord bliva snabbt beivrade och att de tendenser till olydnad och bristande disciplin, som yppas bland manskapet, omedelbart stävjas. Sjölagskommittén framhöll sålunda, att denna grundsats vore av den avgörande betydelse, att densamma icke kunde eftergivvas, utan att möjligheten att upprätthålla disciplinen ombord äventyrades. Säkerheten till sjöss kräver, att lydnad och ordning ombord ej eftersättes. Det är därför, såsom samma kommitté betonat, icke minst ett allmänt intresse, att befälet icke saknar tillräckliga möjligheter att vidmakthålla disciplinen. En av den disciplinära bestraffningsrättens stora fördelar är att reaktionen mot en begången förseelse kan ske omedelbart och utan den omgång ett domstolsförfarande alltid måste medföra. Det synes därför betänkligt att utan mycket tungt vägande skäl begränsa användningen av detta enkla och effektiva disciplinmedel och ersätta detsamma med den långsammare och mera komplicerade domstolsbehandlingen. Av reservanternas uttalande farhåga, att ärendena icke skulle bliva behandlade av åklagarmyndigheten inom rimlig tid, saknar icke fog. Särskilt i vissa större städer, varest en dryg arbetsbelastning åvilar polis och åklagare, torde det lätt kunna hända, att förundersökning ej medhinnes, innan fartyget lämnar orten. Det är därför att befara, att åtal i många fall ej kommer att väckas samt att, när detta sker, så lång tid förflyter, innan dom faller, att straffet förlorar en stor del av sin allmänpreventiva verkan.

Av vad nu anförts framgår, att lagrådet hyser starka betänkligheter mot det föreslagna tillägget till paragrafens sista stycke. Det synes dessutom vara mindre välbetänkt att öka den stora arbetsbörda, som för närvarande på vissa orter tynger såväl polis- och åklagarmyndigheterna som domstolarna och vilken redan i nuvarande omfattning väcker farhågor beträffande rättsskipningens behöriga upprätthållande.

Vad angår den omständigheten att bestämmelser med samma innebörd som de nu ifrågasatta redan finnas i vissa grannländers sjömanslagstiftning må framhållas, att det här gäller ett område, där önskvärdheten av överensstämmelse i lagarnas innehåll icke synes vara så framträdande som beträffande flertalet andra i lagarna reglerade frågor. Lagrådet kan därför och med hänsyn till det förut anförda icke tillmätta berörda förhållande avgörande betydelse.

Av skäl, som nu angivits, finner lagrådet sig böra avstyrka den ifrågasatta ändringen i sista stycket.

65 §.

Lagrådet:

Enligt andra stycket av förevarande paragraf i gällande lag äger befälhavaren 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. Stadgandet har tillkommit i sjömannens intresse, enär det ansetts, att han borde ha rätt att snarast möjligt få veta, huruvida han kunde komma att för förseelsen jämväl åtalas vid domstol.

Sjömanskommittén har förklarat, att den funnit bestämmelsen böra bibehållas, samt därjämte tillagt, att den ej föreslagit andra ändringar än sådana, som vore ur redaktionell synpunkt betingade av förslaget om inrättande av disciplinnämnd och av nya rättegångsbalkens regler om åtals väckande. I kommittéförslaget var nu ifrågavarande stycke så utformat, att befälhavaren ej ägde till åtal angiva förseelse, som varit föremål för disciplinnämnds prövning, med mindre han i anslutning till nämndens beslut gjort uttryckligt förbehåll därom.

Detta stadgande, som oförändrat upptagits i det remitterade förslaget, innefattar emellertid icke blott redaktionell utan även saklig ändring av gällande lag, i det att därunder är att hänföra icke blott det fall att disciplinnämnd ålagt disciplinbot utan även det fall att nämnden frikänst sjömannen. Lagrådet kan emellertid godtaga den föreslagna lydelsen med hänsyn till sjömannens förut omförmälda intresse av att snarast möjligt få besked, om befälhavaren ämnar angiva sjömannen till åtal eller ej.

73 §.

Lagrådet:

Tredje stycket innehåller att, där i fall varom i punkten 1 av första stycket sägs — d. v. s. om befälhavare i strid mot stadgande i 10 eller 57 § använder minderårig till arbete — detta skett med den minderåriges faders eller målsmans vetskap och vilja, jämväl fadern eller målsmannen är förfallen till straff. Förslaget är likalydande med gällande sjömanslag.

Uttrycket »fader eller målsman» förekom redan i 42 § första stycket lagen den 29 juni 1912 om arbetarskydd, vilket lagrum därefter länge tjänade såsom mönster för författningar innehållande arbetarskyddsbestämmelser av den art, varom nu är fråga.

Enligt den familjerättsliga lagstiftningen gäller emellertid, att det åligger den, som har vårdnaden om ett barn — vare sig det är fråga om barn i eller utom äktenskap eller adoptivbarn — att tillse, att barnet erhåller en lämplig arbetsanställning. Uttrycket »fader eller målsman» måste fördenskull tolkas såsom avseende den, vilken har vårdnaden om barnet.

Inom den nyare arbetarskydds- och arbetstidslagstiftningen har uttrycks-sättet bringats i överensstämmelse med den familjerättsliga lagstiftningen (se 62 § andra stycket arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 samt flertalet arbetstidslagar).

Lagrådet hemställer på grund av det anförda om sådan jämkning av lagtexten i tredje stycket av nu förevarande paragraf, att straffansvaret kommer att drabba den, som har vårdnaden om den minderårige.

74 §.

Lagrådet:

Straff för befälhavare, som missbrukar den honom tillkommande rätten att ålägga sjöman disciplinbot, stadgas i första stycket av förevarande paragraf. Enligt 64 § i förslaget skall emellertid befogenheten att ålägga disciplinbot icke såsom hittills tillkomma befälhavaren ensam utan utövas av en disciplinnämnd, bestående av befälhavaren och två andra ledamöter. Vid sådant förhållande synes det oegentligt att här tala om befälhavarens rätt att ålägga disciplinbot. I remissprotokollet har framhållits, att disciplinnämndens båda övriga ledamöter torde kunna straffas jämlikt 81 §, därest de missbruka den rätt att ålägga disciplinbot, som den föreslagna 64 § tillerkänner dem. Att sistnämnda straffbestämmelse kan tillämpas i det sålunda angivna fallet må väl vara riktigt. Det synes dock lämpligast att sammanföra hithörande bestämmelser under ett gemensamt stadgande om straff för missbruk av rätten att ålägga disciplinbot. Sådant straff bör naturligen drabba envar ledamot av disciplinnämnden, som med sin röst bidragit till nämndens beslut.

Lagrådet hemställer därför, att bestämmelsen om straff för befälhavaren i nu avsett fall måtte utgå ur 74 § samt att stadgande om straff för ledamot av disciplinnämnd upptages såsom en särskild paragraf närmast efter 74 §. Därest, på sätt lagrådet kommer att förorda, 76 § utgår, kan bestämmelsen i 75 § flyttas till 76 §.

76 §.

Lagrådet:

Bestämmelsen i detta lagrum om straff för den, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, torde vara överflödig. Anledning synes nämligen saknas att beträffande rymning ha en särskild bestämmelse om straff för medverkan till brottet. Såsom straffrättskommittén i sitt den 30 november 1944 avgivna betänkande med förslag till lagstiftning om brott mot staten och allmänheten (SOU 1944:69) framhållit, äro bestämmelserna i strafflagens allmänna del merendels analogiskt tillämpliga även beträffande specialstraffrätten, i den mån ej annat framgår av vederbörande specialförfattning. Ansvar för medverkan i rattfylleri har också ådömts i flera rättsfall, ehuru hänvisning till strafflagen i detta hänseende ej förekom i den då gällande lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. (Se NJA 1947 s. 321 och 323 samt 1949 s. 689.) I likhet med vad fallet torde vara i fråga om flertalet övriga i sjömanslagen omförmälda brott, böra följaktligen även i fråga om rymning strafflagens regler om straff för medverkan kunna vinna analogisk tillämpning. Den omständigheten att här är fråga om brott med s. k. specialsämbete d. v. s. brott, som enligt gärningsbeskrivningen förutsätta, att brottet förövats av någon i särskild ställning, läser icke hindra, att ansvar kan inträda även för medhjälpare, som ej intaga en sådan ställning. Det erinras, att jämlikt den nya lydelsen av 3 kap. 4 § strafflagen straff, som är stadgat för gärning av syss-

loman, gäldenär eller annan i särskild ställning, skall ock drabba den, som jämte honom medverkat till gärningen. Härutinnan hänvisas vidare till NJA 1948 avd. II s. 210 och 215.

Av skäl, som nu anförts, göres ofta i nyare lagar på specialstraffrättens område icke någon hänvisning till strafflagen uti ifrågavarande ämnen. Såsom exempel må nämnas allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939, skattestrafflagen den 11 juni 1943 och lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott. Någon fast praxis har emellertid till synes ännu ej utvecklat sig. Se 3 § lagen den 18 juni 1949 om straff för olovlig varuutförsel.

Frågan var föremål för övervägande vid skattestrafflagens tillkomst. I det sakkunnigförslag, som låg till grund för nämnda lag, upptogs ett stadgande därom, att den som vore delaktig i brott mot lagen skulle straffas efter ty i 3 kap. allmänna strafflagen för varje fall vore stadgat. Denna bestämmelse uteslöts emellertid i det förslag, som remitterades till lagrådet. Vederbörande departementschef anförde härom: »I likhet med de sakkunniga anser jag att delaktighet i brott, som avses i skattestrafflagen, bör bestraffas i den omfattning, som anges i 3 kap. allmänna strafflagen. För vinnande av detta resultat lär det emellertid icke vara erforderligt att, på sätt de sakkunniga föreslagit, i skattestrafflagen intaga någon bestämmelse därom, eftersom allmänna strafflagens delaktighetsregler det oaktat torde bli tillämpliga. Vid sådant förhållande och då det kan verka vilseledande att i *en* specialförfattning intaga en dylik hänvisning, medan den saknas i andra, har jag ansett den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen härom böra utgå.» Häremot framställde lagrådet i yttrande den 16 februari 1943 ingen anmärkning.

Även det nuvarande lagrådet anser, att praxis bör gå i den riktningen att bestämmelse i ämne, tillhörande den allmänna straffrätten, icke meddelas i specialförfattning, med mindre avvikelse erfordras från de allmänna reglerna. En hänvisning i *en* dylik författning till sagda regler kan, såsom vid skattestrafflagens tillkomst antyddes, lätt leda till det missförståndet, att dessa icke vore tillämpliga på specialstraffrättens brott, därest så icke uttryckligen angäves. Lagrådet anser följaktligen, att förevarande bestämmelse bör utgå ur förslaget.

Det må tilläggas, att strafflagens regler om medverkan däremot icke kunna ersätta vad i 78 § stadgas om straff för anstiftare av myteri, enär en sådan anstiftare icke är att likställa med en vanlig anstiftare av brott utan är att jämställa med anförare och straffas strängare än andra deltagare i myteriet. Härmed kunna jämföras bestämmelserna i 11 kap. 1 § strafflagen om upplopp.

I detta sammanhang vill lagrådet fästa uppmärksamheten på ytterligare ett spörsmål rörande medverkan. De förseelser, som avses i förslagets 81 §, ha sin motsvarighet, när fråga är om brott av ämbetsman eller krigsman som ej är underkastad ämbetsansvar, i stadgandena i 25 kap. 4 § respektive 26 kap. 18 § strafflagen. För medverkan i brottsliga gärningar, som avses i sistnämnda båda lagrum, må emellertid jämlikt 25 kap. 10 § andra stycket

och 26 kap. 19 § andra stycket strafflagen allenast den som därigenom åsidosatt tjänsteplikt dömas. Lagrådet har övervägt, huruvida liknande inskränkning borde införas beträffande ansvar för medverkan i sjömans förseelse, varom i 81 § sägs, men funnit detta vara obehövt. En dylik bestämmelse torde nämligen få ytterst ringa praktisk betydelse. Det synes därför böra överlämnas åt rättstillämpningen att i förekommande fall, med ledning av de grunder varå sist omnämnda strafflagsstadganden vila, avgöra i vad mån ansvar för medverkan må ifrågakomma.

83 §.

Lagrådet:

Brott, som omförmäles i 73 § punkten 6, 75 eller 76 §, 77 § första stycket eller 81 §, får enligt förevarande stadgande som regel ej åtalas av allmän åklagare utan att målsägande angivit brottet till åtal.

Denna bestämmelse är i viss mån oklar. Målsägande är jämlikt 6 kap. 8 § strafflagen den, emot vilken brott är begånget eller som därav blivit förnärmad eller lidit skada. Härav följer, att såsom målsägande är att betrakta exempelvis redare, därest genom sjömans förseelse skada uppkommit å fartyget, eller ägare till fraktat gods, som skadats genom sådan förseelse. Likaledes är en sjöman, som befälhavaren utan skäl förvägrat att gå i land, behörig att anmäla befälhavaren till åtal för förseelse, som avses i 73 § punkten 6. Befälhavaren torde emellertid enligt ordalagen i omnämnda strafflagsstadgande näppeligen kunna personligen anses såsom målsägande i fråga om rymning eller ett olydnadsbrott eller en förseelse, som faller under 81 §, såvitt skada därigenom ej uppkommit för honom. Som sjölagskommittén framhållit, är en förseelse av den beskaffenhet, varom här i regel är fråga, icke ett mot befälhavaren personligen riktat brott utan ett brott mot disciplinen, mot lydnaden och ordningen ombord, vars upprätthållande ej minst är ett offentligt intresse. Möjligen skulle en sådan förseelse kunna anses riktad mot redaren, eftersom den innebär ett eftersättande av en i tjänsteavtalet inbegripen förpliktelse, och såväl denne som befälhavaren i egenskap av representant för honom skulle då vara behörig att angiva förseelsen till åtal. Detta får antagligen anses vara meningen i den nuvarande sjömanslagen, varifrån det föreslagna stadgandet är hämtat. Konsekvensen skulle eljest vara, att vid det stora flertalet av brotten mot lydnad och ordning ombord ej skulle finnas någon målsägande och att åtal följaktligen ej heller skulle kunna väckas för dessa brott. Oavsett huru gällande lag är att tolka, är emellertid tydligt, att befälhavaren bör vara befogad att under alla förhållanden anmäla samtliga i sjömanslagen upptagna brott till åtal och detta även i sådana fall, där målsägande finnes. Detta är en så viktig princip, att den bör komma till klart uttryck i lagen.

Lagrådet hemställer därför om sådan ändring av stadgandet, att mellan orden »utan att» och »målsägande» inskjutas orden »befälhavaren eller».

Därest lagrådets anmärkningar vid 74 och 76 §§ beaktas, föranledes härav en redaktionell jämkning i förevarande lagrum.

84 §.

Lagrådet:

Ifrågavarande stadgande är likalydande med 85 § gällande lag. Sistnämnda bestämmelse har oförändrad överflyttats från 312 § sjölagen.

Innehörden av stadgandet torde jämte annat vara att böter, som ådömas för någon i lagen med sådant straff belagd gärning, skola tillfalla kronan. Efter tillkomsten av lagen den 20 april 1951 med vissa bestämmelser om böter och viten är emellertid särskild föreskrift i detta ämne onödig.

Vidare får bestämmelsen anses avse, att vad i allmänhet är stadgat rörande strafförvandling, preskription m. m. skall äga motsvarande tillämpning i fall, varom är fråga i sjömanslagen. Av skäl, som närmare utvecklats under 76 §, erfordras icke särskild bestämmelse i dessa ämnen.

Under hänvisning till vad lagrådet vidare anfört i anledning av sistnämnda paragraf hemställer lagrådet, att nu ifrågavarande stadgande icke upptages i lagen.

Övriga lagförslag.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Ur protokollet:

Olle Lundberg.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den
31 mars 1952.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, lagrådets den 20 mars 1952 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 8 februari 1952 remitterade förslagen till

1. *sjömanslag*;
2. *lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen*; samt
3. *lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.*

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden följande.

Lagrådet har i huvudsak godtagit den föreslagna lagstiftningen. De av lagrådet förordade ändringarna och jämkningarna, vilka uteslutande hänföra sig till förslaget till sjömanslag, avse mest detaljfrågor.

Inledningsvis berör emellertid lagrådet ett spörsmål av stor principiell betydelse. Lagrådet ifrågasätter nämligen, om icke sjömanslagen med hänsyn framför allt till den mindre sjöfartens svårigheter borde upptaga bestämmelser om dispens från tvingande regler. Särskilt borde dispens komma i åtanke, när en viss bestämmelse eller vissa bestämmelser te sig onödiga, olämpliga eller oskäligt betungande för någon särskild gren av sjöfarten. Ha vederbörande organisationer i kollektivavtal enat sig om en från lagen avvikande ordning, torde som regel ur allmän synpunkt hinder ej böra möta mot tillämpning av denna ordning, och Kungl. Maj:t borde därför ha möjlighet att godtaga en sådan avvikelse. Lagrådet hänvisar till att ett sådant dispensförfarande lagfästs bl. a. inom den sociala arrendelagstiftningen samt arbetstidslagstiftningen.

Ehuru åtskilliga skäl tala för lagrådets ståndpunkt, torde det för närvarande icke vara tillrädligt att i sjömanslagen införa bestämmelser om dispens. Det må framhållas att gällande sjömanslag icke upptager sådana bestämmelser ävensom att frågan ej varit på tal vare sig under de nordiska överläggningarna eller under det fortsatta utredningsarbetet eller vid remissbehandlingen. På grund härav saknas tillräckligt underlag för bedömning av frågan, huru bestämmelser av den ifrågasatta innebörden skulle

komma att verka i praktiken. Vidare torde böra uppmärksammas att i den mån stadganden i den föreslagna sjömanslagen äro tvingande till sjöfolkets nackdel, det med hänsyn till sjöfartssäkerheten är uteslutet att medgiva dispens från dem. Det synes då mindre tilltalande att ensidigt öppna möjlighet för redarna att bli befriade från skyldighet att till de ombordanställda utgiva förmåner, som lagstiftaren i princip ansett böra tillkomma dessa. Även ur lagteknisk synpunkt skulle det vålla vissa svårigheter att införa dispensregler. Såsom lagrådet framhållit torde det vara praktiskt ogörligt att afatta sjömanslagens bestämmelser så, att därav otvetydigt framgår, om de äro tvingande eller ej, eller att införa en allmän föreskrift i ämnet. Ett stadgande om att viss eller vissa bestämmelser finge sättas ur kraft genom avtal skulle därför komma att sakna anknytning till lagtexten i övrigt.

I fråga om 6 och 41 §§, vilka lagrum upptaga bestämmelser bl. a. om rätt för ombordanställd att efter fartygets haveri under viss tid åtnjuta lön vid arbetslöshet, har lagrådet på anförda skäl ansett sig icke kunna tillstyrka den utvidgning av förutsättningarna för rätten, som i förhållande till gällande lag skett i det remitterade förslaget. Ehuru lagrådets argument, som delvis anknyta till uttalanden i kommittébetänkandet, i och för sig äro tänkvärda, våga dock enligt min uppfattning de starka billighetsskäl, som i remissen till lagrådet åberopats för utvidgningen, tyngre. Det må understrykas att det föreslagna stadgandet får sin egentliga betydelse, när arbetstillfällena inom sjöfartsnäringen äro knappa. Enligt min mening är det angeläget tillse, att de ombordanställda verkligen få det ekonomiska stöd som var förutsatt vid tillkomsten av föreskriften om sjöfolkets rätt att åtnjuta lön vid arbetslöshet i samband med fartygets förolyckande.

De av lagrådet gjorda erinringarna beträffande avfattningen av 8, 15 och 26 §§ avse förtydligande av lagtexten och torde därför böra iakttagas.

Beträffande 28 §, vilket lagrum innehåller stadganden om redarens skyldighet att bestrida kostnaden för sjömans sjukvård, har lagrådet funnit önskvärt, att lagrummet får sådan utformning att därav tydligt framgår att under begreppet »sjukvård» inbegripes allt, som enligt 27 § andra stycket omfattas av begreppet »vård». I anslutning härtill må framhållas att av förarbetena till gällande sjömanslag otvetydigt framgår, att avsikten varit att de båda begreppen skulle täcka varandra. Med hänsyn till det anförda synas ordalagen i 28 § böra jämkas på sätt lagrådet föreslagit.

Även lagrådets erinran mot avfattningen av 30 § torde böra beaktas.

Lagrådets anmärkning angående avfattningen av 33 § torde böra iakttagas.

Enligt 53 § i det remitterade förslaget må redaren, då fråga är om rymd sjömans tillhörigheter, ett år efter rymningen till kommerskollegium insända vad som influtit vid en försäljning av tillhörigheterna ävensom inestående lön. Lagrådet har emellertid uttalat sig för ett bibehållande av den i gällande lag upptagna föreskriften, att redaren i fall som nu nämnts *skall* tillställa kommerskollegium berörda medel. Vad lagrådet anfört till stöd för detta sitt förslag synes mig så vägande, att detsamma bör biträdas.

Lagrådet har avstyrkt det i förslaget under 62 § sista stycket upptagna stadgandet, att disciplinbot icke må åläggas å fartyg under uppehåll i svensk hamn eller för förseelser, som begåtts i svensk hamn och kunnat av befälhavaren angivas till åtal före fartygets avgång. Redan vid remissen till lagrådet har från min sida framhållits, att de frågor som stå i samband med det disciplinära förfarandet ombord äro vanskliga. Då nu lagrådet enhälligt avstyrkt den ifrågasatta inskränkningen i rätten att ålägga disciplinbot, finner jag mig ej böra vidhålla förslaget i denna del.

I enlighet med lagrådets förslag synas ordalagen i 73 § tredje stycket böra jämkas.

Jämlikt 74 § gällande lag skall befälhavare, om han missbrukar den bestraffningsrätt som enligt lagen tillkommer honom, straffas med böter eller fängelse i högst sex månader. I det remitterade förslaget har ordet »bestraffningsrätt» utbytt mot uttrycket »rätt att ålägga disciplinbot». I anslutning härtill har i motiven framhållits att, därest de båda övriga ledamöterna i den disciplinnämnd som enligt förslaget skall handlägga disciplinären den missbruka rätten att ålägga disciplinbot, de skulle kunna straffas jämlikt 81 §. I denna fråga har lagrådet anfört att, eftersom befogenheten att ålägga disciplinbot icke såsom hittills skulle tillkomma befälhavaren ensam utan utövas av en nämnd, det synes oegentligt att tala om befälhavarens rätt att ålägga disciplinbot. Vidare har lagrådet uttalat, att det väl må vara riktigt att nämndens båda övriga ledamöter i fall av missbruk skulle kunna fällas till ansvar enligt 81 §; det synes dock lämpligast att sammanföra hithörande bestämmelser under ett gemensamt stadgande om straff för missbruk av rätten att ålägga disciplinbot. Sådant straff bör enligt lagrådets mening naturligen drabba envar ledamot av disciplinnämnden, som med sin röst bidragit till nämndens beslut. Vad lagrådet sålunda anfört torde böra beaktas. Enligt min mening bör emellertid straff drabba icke endast den ledamot, som medverkat till nämndens beslut, utan envar ledamot, som åsidosätter sin skyldighet att med övöld och noggrannhet pröva till disciplinnämnden hänskjutet ärende. Ett sådant stadgande, som torde stå i samklang med bestämmelserna i 25 kap. 4 § strafflagen, synes vara väl ägnat att hos ledamöterna i nämnden inskräpa vikten av att taga sin uppgift med tillbörligt allvar. Stadgandet torde lämpligen bilda 75 § i den nya lagen. De i det remitterade förslaget under 75 § upptagna reglerna böra i samband därmed flyttas till 76 §.

I fråga om den i samma förslag under 76 § införda bestämmelsen har lagrådet ansett, att densamma bör utgå ur lagen. Anmärkningen torde böra beaktas.

Likasa torde lagrådets erinran i anslutning till det remitterade förslagets 83 § böra iakttagas.

Slutligen har lagrådet hemställt, att 84 § borttages ur lagen. Denna hemställan synes mig böra bifallas. Härav följer att 85—90 §§ i förslaget i stället erhålla beteckningarna 84—89 §§.

Utöver vad som framgår av det anförda ha vissa redaktionella jämkningar skett i det till lagrådet remitterade förslaget till sjömanslag.

Föredraganden hemställer härafter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen

att antaga i enlighet med det föregående omarbetade förslag till

1. *sjömanslag;*
2. *lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen; samt*
3. *lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.*

Med bifall till denna av statsrådets samtliga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Bengt Augustinsson.