

Nr 102.

Av herr **Lindley**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till sjömanslag.

Kungl. Maj:ts proposition nr 13 med förslag till sjömanslag, jämte däri betingade ändringar i sjölagen, innehåller förvisso en hel del beaktansvärda förbättringar av nu gällande lagbestämmelser och förhållanden.

I en för sjöfolket viktig principfråga intager emellertid förslaget en ståndpunkt, som omöjligen kan godtagas. Principen om sjöfolkets jämställdhet med arbetaren i land, i vad avser rätten att lämna tjänsten utan annan påföljd än det rent civilrättsliga skadeståndsansvaret, en princip, för vars genomförande man länge kämpat, har icke förverkligats i förslaget. Tvärtom, sjömannen skall fortfarande vara bunden vid fartyget, fortfarande skall han kunna straffas som rymmare samt till och med kunna med myndighets hjälp tvingas att återgå till sitt arbete.

Visserligen finnes i 13 § en bestämmelse, då överenskommelse ej träffats om tjänsteavtalets varaktighet, om rätt för sjöman att uppsäga detsamma med sju dagars varsel. Men huru lätt kan icke denna bestämmelse göras illusorisk, därigenom att redaren, såsom förr varit brukligt, påfordrar, att sjömannen mönstrar på ettårigt kontrakt.

Den av mig påtalade uppfattningen har emellertid kommit klarast till uttryck i 52 §. Här tillerkännes befälhavaren rätt att för sjömans inställande i tjänsten vid utevaro därifrån anlita polismyndighet. Ingen tidsfrist är utsatt, inom vilken rätten skall göras gällande och ej heller göres någon skillnad mellan nytillträdande i tjänsten och olovlig bortovaro under anställningstiden. Hela stadgandet är en för länge sedan föråldrad kvarleva från gångna tider, vilken utan någon större olägenhet kan undvaras. Syftet med stadgandet kan i viss mån vinnas med tillämpning av bestämmelserna i 33 och 62 §§.

En jämförelse med lagstiftningen på denna punkt hos de två största sjöfartsnationerna erbjuder ett ej ringa intresse.

Den år 1915 i Amerikas förenta stater genomförda Seaman's Act gör icke allenast sjömannen till en fri man i sitt eget hemland, utan den går i konsekventhet ända därefter, att den ålägger vederbörande att uppsäga samtliga med andra länder gällande traktater om rymda sjömans efterspanande, återförande och bestraffning. Några större samhälleliga vådor hava härav icke försports, och den opposition, som onekligen förefinnes mot den amerikanska sjömanslagen, rör sig huvudsakligen om andra i lagen intagna bestämmelser. När man dessutom tager hänsyn till att handelsflottan i U. S. A. numera är den näst största i hela världen, så vittnar den i förslaget intagna ståndpunkten i förevarande avseende ingalunda till vår kulturella fördel.

Men även om man icke är beredd att taga steget fullt ut så långt som lagstiftarna i U. S. A., borde man åtminstone försöka komma i jämbredd med de sedan åtskilliga decennier i England gällande bestämmelser, där sjöfolket dels genom hävd och dels genom lagstiftning kommit i en sådan ställning, att de åtminstone äro fria män, då fartyget ligger i engelsk hamn. Så t. ex. äger sjöman, som inmönstrat å engelskt fartyg i engelsk hamn, men efteråt åtrar sig, rätt att ånyo bliva avmönstrad, innan fartyget går till sjöss.

Det är ogörligt för en enskild motionär att på några få dagar kunna hinna utarbета nya bestämmelser, som i dessa delar bygga på den moderna princip, som kommit till uttryck i den amerikanska och engelska sjölagstiftningen. Jag nödgas därför inskränka mig till att i denna del föreslå sådan ändring i förslaget, dels att stadgandet i 13 §, jämte det att uppsägningstiden inskränkes från sju till tre dagar, skall gälla, ändå att annat överenskommits, dels att 52 § utgår.

Men även i vissa andra avseenden synas mig berättigade erinringar kunna göras i förslaget.

I 23 § stadgas, att, då fartygets besättning under resa blivit förminskad, den övriga besättningen skall utfå därigenom inbesparad hyra »för den tid fartyget är till sjöss». Då denna hyresökning utgör ersättning för härigenom uppkommet merarbete, synes detta rättvisligen böra utgå för merarbetet, då fartyget ligger i hamn.

I 32, 34 och 37 §§ stadgas viss ersättning till sjöman, som på grund av olaga avsked, sjukdom eller resans förändring lämnar sin anställning. Det synes mig dock svårt att — även om måhända något skäl kan anföras därför — fatta rättvisan i att tilldela befälet dubbelt skadestånd gent emot

det underordnade sjöfolket. Skillnaden i beloppen finnes ju förut, beroende på lönernas olika storlek.

I 37 § finnes dessutom en bestämmelse, som av vederbörande lagutskott borde underkastas en närmare granskning. Visserligen förekommer det mycket sällan, att besättningen här i landet påmönstras för bestämd resa, men i utlandet förekommer det ganska ofta, att besättningen inmönstras för »the voyage» (rundresa) eller »the run» (från hamn till hamn). Till klarläggande av innebörden kan man ju taga ett tänkt konkret fall, exempelvis att en besättning påmönstras för att taga ett fartyg från Sverige till Australien, där fartyget skall överlämnas till ny ägare. På utresan gives emellertid kontraorder i en engelsk bunkeringhamn. Skall i ett sådant fall den eventuellt avgående besättningen ovillkorligen befordras till avmönstringsorten i Australien i stället för till mönstringsorten i hemlandet?

I 51 § stadgas rätt för sjöman att under fritid gå i land, men ingen skyldighet för befälhavaren att tillhandahålla kommunikationsmedel. I de fall, då fartyg ligger för ankar eller förtöjt vid moringar, kan denna rätt göras fullkomligt illusorisk, varför paragrafen synes behöva ett tillägg av orden »utan beredas möjlighet».

I 56 § hänvisas till arbetstidslagen beträffande sjöfolkets arbetstid. Som bekant äro segelfartyg på 100 ton och därunder undantagna från nämnda lag, men i stället gäller för dem sjölagens 96 § angående arbetstid, övertidsersättning m. m. Genom uteslutande i sjölagen av dessa bestämmelser utan att ersätta dem med andra komma ifrågavarande fartyg att ligga helt utanför varje rättslig reglering. Detta synes icke lämpligt. Införas, såsom torde böra ske, vissa bestämmelser i förevarande avseende jämväl för dessa fartyg, bör punkt 5 i 11 § utgå. Dessutom bör i detta sammanhang påpekas, att arbetstidslagen är av provisorisk natur. Skulle tilläventyrs denna lag icke bliva förnyad vid nästa riksdag, kommer ett uteslutande av de i sjölagen befintliga bestämmelserna rörande arbetstiden att vålla åtskilliga besvärligheter.

Med stöd av vad sålunda anförts tillåter sig undertecknad föreslå,

att riksdagen ville besluta följande ändringar i Kung. Maj:ts förslag till sjömanslag:

att 14 § gives följande lydelse:

»Oavsett vad som överenskommits om tjänst-avtalets varaktighet — — — i svensk lossnings- eller lastningshamn.

Uppsägningstiden vare en månad, om sjömannen

tillhör den examinerade befälsgraden, och tre dagar före fartygets avgång, om han tillhör manskapsgraden»;

att 23 § gives följande lydelse:

»Varder besättningen under resa förminskad, skall därigenom inbesparad hyra fördelas mellan de kvarblivna i mån av det ökade arbete, envar fått vidkännas»;

att i 51 §:s andra stycke efter orden »vägras tillstånd» införs orden »utan beredas möjlighet»;

att 52 § helt utgår; samt

att utskottet i övriga angivna punkter beaktar, vad ovan av mig anförts.

Stockholm den 3 februari 1922.

Charles Lindley.
