

Nr 305.

Av herr **Nordborg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922.

Med proposition nr 137 har Kungl. Maj:t förelagt riksdagen förslag till lag om ändring i vissa delar av sjömanslagen.

De föreslagna ändringarna avse upptagandet i svensk lagstiftning av bestämmelserna i ett å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genua år 1920 antaget förslag till konvention angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning. Enligt det nu föreliggande lagförslaget tillförsäkras *varje* till följd av fartygs förolyckande arbetslös svensk sjöman (även befälhavare) rätt till hyra ända till för två månader utöver den tid, för vilken han på grund av stadgandet i 41 § första stycket sjömanslagen redan för närvarande åtnjuter hyra i fall av anställningens upphörande på grund av fartygs förolyckande. Lagförslaget avser sålunda icke såsom konventionen en särskild reglering av förhållandena allenast beträffande »sjöfart till havs» utan överhuvudtaget i fråga om all sjöfart, däri inbegripet till och med fart å insjöar och kanaler.

Såväl Sveriges redareförening som Sveriges segelfartygsförening hava bestämt motsatt sig en ratificering av konventionen för Sveriges del. Att från de organisationers sida, som representera de ombord anställda, ratifikation blivit tillstyrkt, är icke ägnat att förvåna.

Det i och för sig behjärtansvärda i konventionens syfte har på sin tid erkänts jämväl av det svenska arbetsgivarombudet vid den ovannämnda konferensen i Genua. De 14 år, som förflutit sedan konferensen avhölls, hava emellertid medfört så i grunden ändrade förhållanden, att ett återopande härav till stöd för en lagstiftning som den ifrågasatta icke kan vara riktigt. Genom tillkomsten under loppet av dessa 14 år av vissa nya föreskrifter har nämligen sjöfolkets ställning i olika hänseenden blivit i hög grad förbättrad. I detta sammanhang må blott erinras därom, att på grund av stadganden i sista stycket av förenämnda 41 § och kungörelsen den 22 december 1922 angående ersättning åt sjöfolk för förlust av effekter vid fartygs förolyckande sjömannen äger på redarens bekostnad för sådan förlust åtnjuta ersättning som, därest ej överenskommelse träffats om högre ersättning eller nyanskaffningsvärdet visas (av redaren) vara mindre, skall utgå med belopp, som beträffande »anställda, som bo ombord» variera från lägst 150 kronor (i utrikesfart med visst undantag 225 kronor) till högst 800 kronor (1,200 kronor). Dessutom äger sjöman, i viss motsvarighet till vad som gällde redan före tillkomsten av sjömanslagen, vid fartygs förolyckande i utlandet rätt att erhålla fri resa till sin hemort här i riket med hyra och underhåll under resan. Kostnaden för resan och underhållet utgår av statsmedel.

Det torde icke kunna bestridas, att redan genom de sålunda meddelade bestämnelserna det svenska sjöfolket kommit att tillgodoses på ett sätt, som ställer dem i fullt ut lika god ställning som vilken som helst annan svensk arbetare, som blir arbetslös genom olyckshändelse, som övergår det företag, hos vilket han har anställning. Några som helst bärande skäl för en särskild premiering av sjömannen i enlighet med det föreliggande förslaget synas icke föreligga, helst som kostnaderna därför äro avsedda att drabba en part, vilken ju redan genom fartygets förlust lidit skada. Det synes för övrigt vittna om en alltför optimistisk uppfattning i ekonomiska ting, då i propositionen med hänvisning till vissa försäkringsmöjligheter, som erbjuda sig för redarna, uttalas, hurusom det vore utan vidare klart, att i ett fartygs driftkostnader vissa angivna belopp, vartill de årliga försäkringspremierna kunde uppskattas — omkring 300 kronor för »ett stort fartyg» och 10 å 20 kronor för »smärre fartyg» — spelade en helt underordnad roll. För varje med rederirörelse eller annan affärsnäring verksamhet något förtrogen person torde det i stället stå väl så klart, att det är den sammanlagda utgiftsbördan för företaget som spelar den avgörande rollen oberoende av om utgifterna fördela sig på stora eller små poster. Det må härvid vara tillåtet att göra en jämförelse med den behandling, som frågan om statsbidraget till sjömanshusen i Kungl. Maj:ts proposition till förra årets riksdag rönt. Den nu ådagalagda ömsinetheten mot sjömännen från nuvarande Kungl. Maj:ts sida utgjorde då icke hinder för samma Kungl. Maj:t att med hänvisning till det statsfinansiella läget föreslå en sänkning av anslaget med 62,000 kronor. Nu anses »det utan vidare klart» att ett belopp av ungefär samma storleksordning (67,000 kronor) men uttaxerat på en enda medborgargrupp spelar »en helt underordnad roll».

Med vilka stora svårigheter i ekonomiskt hänseende den svenska sjöfarten för närvarande har att kämpa, torde vara alltför väl känt för att behöva här närmare beröras. Det må vara tillräckligt att erinra därom, att redan statsutskottet år 1933 i utlåtande nr 113 över vissa motioner om åtgärder till sjöfartsnäringsens stödjande ansåg sig böra uttala, att starka bekymmer måste hysas i avseende å möjligheterna för vår svenska sjöfart att uppehålla den ställning, densamma under årens lopp tillvunnit sig. Det är vidare icke erforderligt att närmare ingå på vad det skulle betyda för landet, om de farhågor, för vilka utskottets ifrågavarande uttalande utgör uttryck, skulle komma att besannas. Att sedan tidpunkten för utskottets nämnda yttrande i själva verket en ytterligare försämring för sjöfarten inträtt, lär enligt vad jag inhämtat framgå av ett av kommerskollegium i dagarna — den 22 februari — till Kungl. Maj:t avgivet yttrande över en framställning av Sveriges redareförening om utredning rörande åtgärder till mötande av de med olika sjöfartsidkande länders subventioneringspolitik förbundna farorna. I detta yttrande lär kommerskollegium i själva verket funnit av förhållandena påkallat att hemställa om skyndsamt uppdragande åt särskilda sakkunniga att verkställa närmare utredning rörande den svenska sjöfartens läge och i vad mån behov av stödåtgärder från statens sida måste anses föreligga samt formerna därför.

Det har i propositionen framhållits, att numera icke mindre än 20 främ-

mande stater biträtt den ovannämnda konventionen. Däribland befinna sig emellertid varken Danmark, Finland eller Norge. De två förstnämnda ländernas regeringar hava tagit direkt avstånd från en ratifikation. Det torde icke vara oberättigat att antaga, att den större beredvilligheten från andra länders sida att acceptera konventionens föreskrifter grundar sig på frånvaron i dessa länders lagstiftning av stadganden av sådan innebörd som de ovannämnda svenska föreskrifterna, vilka även hava sin motsvarighet i övriga nordiska länders lagstiftning. I mån som ett sådant antagande skulle visa sig riktigt, kan man rimligtvis icke till stöd för efterföljd från svensk sida åberopa andra staters anslutning till konventionen. Någon som helst utredning i nu berört hänseende föreligger emellertid icke. Av det ovan sagda torde framgå, att redan med hänsyn till de direkta ekonomiska konsekvenserna för svensk rederinäring ett antagande av det i propositionen framlagda förslaget så långt ifrån kan anses tillrådligt, som detsamma därjämte kan antagas komma att medföra en ojämn belastning i konkurrensen med utländsk rederirörelse i allmänhet. Därtill komma de allvarliga farhågor, man måste hysa i avseende å ett obehörigt utnyttjande från sjöfolkets sida av rätten till ersättning för arbetslöshet i enlighet med förslaget. Såsom utvecklingen fortgått har man *icke rätt* att förvänta, att sjömansförmedlingen skall vara i stånd att utöva effektiv kontroll härutinnan. I sådant avseende tillåter jag mig att åberopa, vad redareföreningen i sitt i ämnet till statsrådet och chefen för handelsdepartementet den 12 december 1933 avgivna yttrande anfört.

Det ifrågavarande yttrandet bilägges i sin helhet i avskrift.

Under åberopande av det ovan anförda får jag hemställa,

att riksdagen icke måtte bifalla Kungl. Maj:ts förevarande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjömanslagen.

Stockholm den 24 februari 1934.

A. Nordborg.

Avskrift.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Socialdepartementet, Stockholm.

Genom skrivelse den 15 november 1933 har Herr Statsrådet lämnat Sveriges Redareförening tillfälle att avgiva yttrande över en å Kungl. Socialdepartementets lagbyrå upprättad promemoria rörande ifrågasatt ratifikation för Sveriges del av 1920 års konvention i Genua angående ersättning åt sjömän för arbetslöshet i fall av fartygs förolyckande jämte förslag till sådan ändring av vissa paragrafer i sjömanslagen, som därav påkallas.

I anledning härav tillåter sig föreningen vördsamt anföra följande.

Bland de skäl, som åberopas för en anslutning från svensk sida till konventionen, framhålles rimligheten därav, att sjöman, som genom skeppsbrott råkat i oförskyllad arbetslöshet, beredes understöd åtminstone viss tid därefter. Huru behjärtansvärd en dylik hjälp till sjömannen än kan vara, torde det dock vara oriktigt, att redaren vid en fartygsförslisning, som utan hans för-

vällande medfört ett upphörande av tjänsteavtalet, skall förpliktas att utgiva ersättning till det på grund av förlisningen arbetslösa sjöfolket. Föreningen kan för sin del helt instämma i det uttalande, som år 1921 gjordes av en ledamot i lagrådet, nämligen att det är mindre rimligt, att redaren skulle hava en mera omfattande skadeståndsskyldighet gentemot sjöman, som entledigats på grund av fartygets förolyckande, således i fall av casus, än gentemot sjöman, som han med stöd av § 34 i sjömanslagen utan laga skäl avskedat, och detta utan att omständigheter av ömmande beskaffenhet kunna mera åberopas i det förra fallet än i det senare.

Vid bedömandet av frågan måste man jämväl taga hänsyn därtill, att redaren vid fartygs förolyckande många gånger lider en avsevärd förlust, även om han i följd av försäkring utbekommer fartygets fulla värde. Föreningen delar därför det av lagrådets flesta ledamöter vid ifrågavarande tillfälle gjorda uttalandet, »att principen om skyldigheten för redaren att vid fartygs förolyckande ersätta sjöman för uppkommande arbetslöshet synes innebära ett föga billigt betungande för redaren». Den ifrågavarande konventionen torde ålägga redaren i egenskap av arbetsgivare en förpliktelse, som är tämligen enastående i sitt slag.

Vad härefter anföres beträffande de totala kostnader för den svenska rederinärningen, vilka skulle uppstå tillfölje ratificering av konventionen, får föreningen framhålla, att, även om dessa fördelade på tonnaget i dess helhet icke förefalla att vara betungande, desamma för den enskilde redaren kunna uppgå till väsentliga belopp. Om exempelvis ett motorfartyg av ungefärligen 3,000 d. w. tons till följd av sjöolycka går förlorat, skulle de totala utgifterna för redaren i form av hyresersättning under två månader uppgå till omkring 9,500 kronor. Motsvarande kostnader för ett ångfartyg om cirka 8,000 d. w. tons skulle uppgå till omkring 14,000 kronor.

För mötande av dessa utgifter anses emellertid redaren kunna försäkra sig. Även om möjlighet därtill förefinnes, medför en dylik försäkring en utgiftsökning för redaren i form av försäkringspremier. I dessa tider, då redaren nödgas vidtaga alla besparingar för att nedbringa den förlust, som rörelsen i många fall medför, är även en dylik premieutgift kännbar. Föreningen finner i övrigt icke, att en dylik argumentering kan åberopas till stöd för genomförandet av en lagstiftning, allra minst då denna i sig själv måste såsom i detta fall anses mindre befogad.

I promemorian framhålles, att det svenska arbetsgivareombudet å konferenssammanträdet i Genua år 1920 röstade för antagandet av konventionen. Detta är riktigt, men må det här erinras därom, att förhållandena sedan dess avsevärt förändrats. Bland annat har tillkomsten av 1922 års sjömanslag medfört sådana fördelar för de ombordanställda, att de i socialt hänseende måste betraktas såsom synnerligen väl tillgodosedda. Denna lag har även för rederinärningen medfört omfattande kostnader. Ett antal övriga författningar av social innebörd hava sedan dess jämväl antagits, varigenom utgifterna för näringen successivt ökats.

I samband härmed må jämväl erinras om ett förhållande, med vilket man icke kunnat räkna vid tillkomsten av den konvention, som jämväl antogs i Genua år 1920 för underlättande av möjligheterna vid anställandet av sjöfolk. I överensstämmelse med vilken den offentliga sjömansförmedlingen i Sverige anordnats. Det är för föreningen angeläget att bringa till Herr Statsrådets kännedom, hurusom denna sjömansförmedling icke kan sägas uppfylla de förväntningar man ställt på densamma i dess egenskap av förmedlare av arbetskraft. Erinringar härutinnan hava vid olika tillfällen från föreningens sida framställts, dock utan att ändring kunnat åvägbringas. Åtminstone å vissa platser utövar manskapets organisation en sådan kontroll över anställandet av

sjöfolk, att anstaltens verksamhet, då det gäller dels att med oväld betjäna platssökande svenska medborgare, oavsett om de äro organiserade eller ej, och dels att upprätthålla arbetsgivarnas rätt att fritt välja sin besättning, därigenom förryckes. Att under sådana omständigheter kunna förvänta, att sjömansförmedlingen skall vara i stånd att kontrollera, att rätten till ersättning för arbetslöshet i ifrågavarande fall icke obehörigen utnyttjas från sjöfolkets sida, anser föreningen vara uteslutet. Föreningen nödgas därför vidhålla sitt i skrivelse till Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska arbetet den 13 april 1921 gjorda uttalandet i detta hänseende.

I promemorian fästes uppmärksamheten å det förhållandet, »att då arbetslöshet inträder vid upphörandet av sjömans tjänsteavtal i andra fall än vid fartygs förolyckande, omständigheterna i regel ej äro lika ömmande». Det heter vidare: »Sålunda har sjöman, vars anställning upphört till följd av att tjänstetiden tilländagått, vanligen dessförinnan varit i tillfälle att vidtaga åtgärder för erhållande av ny anställning.» Detta senare torde i vart fall i avseende å manskapet icke vara riktigt. För denna kategori gäller en uppsägningstid av 7 dagar, och sker uppsägning mestadels, då fartyget är till sjöss. Möjlighet för besättningsmannen att förbereda en ny anställning, innan fartyget anländer till hamn, där avtalet upphör, är vid sådant förhållande icke förhanden.

Under senare år hava omfattande åtgärder vidtagits av statliga och kommunala myndigheter för att med allmänna medel bereda understöd åt arbetslösa. Dessa åtgärder innefatta även sjöfolket. Det förefaller föreningen rimligt, att de allmänna reglerna för bibringandet av arbetslöshets hjälp tillämpas jämväl i de fall, då arbetslöshet uppstår tillfölje fartygsförlisning, helst som, vilket ovan redan framhållits, arbetsgivaren i dylikt fall är helt oförskyld till, att sjömannens tjänsteavtal upphör.

Hänsynen till ett främjande av den internationella lagstiftningen menar föreningen icke böra tillmätas den betydelse i ratificeringsfrågan, som i promemorian göres gällande, ty de internationella konventionerna få icke anses såsom självändamål. Däremot anser föreningen, att det förhållandet, att såväl danska som finska regeringarna tagit avstånd från samarbetet de nordiska länderna emellan i syfte att ernå en samtidig ratificering av konventionen, utgör skäl, som talar emot en anslutning till densamma från svensk sida.

Slutligen vill föreningen framhålla, att tidpunkten nu mindre än någonsin torde vara lämpad att utfärda föreskrifter, som betunga Sveriges sjöfart med ytterligare utgifter eller förpliktelser, i synnerhet när det gäller sådana områden av den sociala sjömanslagstiftningen, inom vilka redan förefintliga bestämmelser sörja för, att de ombordanställdas intressen bliva väl tillgodosedda, något som obestriddigt torde vara fallet med sjömanslagen i dess nuvarande lydelse.

Under åberopande härav får Sveriges Redareförening bestämt avstyrka en ratificering från svensk sida av konventionen ifråga. Göteborg den 12 december 1933.

SVERIGES REDAREFÖRENING.

G. Carlsson.

H. F. Reuterskiöld.