

Nr 483.

Av herr **Lindberg** i Stockholm, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 31, med förslag till lag om vissa ekonomiska stridsåtgärder.*

I paragraf 10 sista stycket förslaget till lag om vissa stridsåtgärder heter det:

»Till skyddsarbete hänföres arbete, som icke kan anstå utan fara för människor eller för skada å byggnader eller andra anläggningar, fartyg, maskiner, husdjur eller dylikt. Lika med skyddsarbete anses arbete, som någon är pliktig att utföra på grund av särskild föreskrift i lag eller författning, så ock arbete vars eftersättande kan medföra ansvar för tjänstefel.»

I departementschefens motivering för att i detta stycke införa även fartyg under begreppet skyddsarbete heter det:

»I anledning av vad Sveriges Redareförening anført, anser jag mig dock böra föreslå tillfogandet av ordet fartyg i uppräknningen av objekt för skyddsarbete. Det bör understrykas, att endast sådant arbete utgör skyddsarbete, som icke utan fara kan anstå», och vidare heter det:

»Såsom exempel på uttryckliga föreskrifter i lag, som icke avse tjänstemän, nämner jag sjömanslagen. I ett fall där en vägran att utföra visst arbete ombord å ett fartyg skulle ådraga den vägrande straff, bör han tydligen, därest han fullgör sin lagliga skyldighet, åtnjuta samma neutralitetsskydd, som medges vid utförande av skyddsarbete. En bestämmelse härom har införts i förevarande paragraf.»

Då här åberopats bestämmelserna i sjömanslagen, som ålägger besättningen utföra visst arbete, är det nödvändigt hänvisa till högsta domstolens prejudikat för omkring sex år sedan. H. D. dömde då några besättningsmän för vägran att deltaga i lossning av ångfartyget »Benares». Fartyget inkom till Colombo där strejk utbrutit bland hamnarbetarna. I kraft av sjömanslagens bestämmelser ålades besättningen deltaga i lossningen av fartyget. Domstolen ansåg att denna besättningens vägran att lossa lasten var lagstridig.

På grund av denna H. D:s dom och med bestämmelsen i förevarande 10:e paragrafen, sista stycket, kommer lossning eller lastning av fartyg alltid att hänföras till skyddsarbete, och således kan man alltid tvinga besättningarna att mot sin vilja tjänstgöra som strejkbrytare. Förmenar besättningen att en lossning eller lastning icke är att hänföra till skyddsarbete, blir det fråga om bevisning. Skall denna bevisning då förebringas av den klagande, som i sådant fall torde bli besättningen, är det föga hopp att rättelse skall vinnas inför domstol. I departementschefens yttrande heter det visserligen, att endast sådant arbete utgör skyddsarbete, som icke utan fara kan anstå, men det torde, i de flesta fall, bli ganska lätt för fartygets befälhavare eller redare att bevisa det just den last det för det särskilda fallet gäller, icke utan skada

kunnat bli kvar i fartyget. Om ett fartyg ligger i exempelvis en utomeuropeisk hamn, där strejk utbrutit, hur skall det vara möjligt för besättningen att åtnjuta tredjemansskyddet eller hur skall det vara den möjligt bevisa att det ifrågasatta arbetet icke var nödvändigt och att ingen fara vare sig för fartyg eller last uppstått genom besättningens vägran att utföra lossningsarbetet.

I detta sammanhang må då även åter erinras därom, att departementschefen även framhållit hurusom den, som genom att vägra utföra visst arbete skulle ådraga sig straff, bör åtnjuta neutralitetsskydd, som medgives vid skyddsarbete. Man kunde förstå detta om det här vore fråga om skyddsarbete, vilket endast kunde komma till utförande i svensk hamn. Hur ett neutralitetsskydd skall ordnas i utländska hamnar är däremot svårt att förstå. Besättningen blir givetvis prisgiven, den kan icke påräkna något skydd. Den kan måhända beredas skydd under arbetet ombord å fartyget, men detta är heller icke möjligt i alla hamnar. I de hamnar där skydd skulle kunna beredas, kan detta säkerligen icke ske annat än om besättningen stannar ombord i fartyget. Den måste således betrakta sig som fartygets fånge och icke nog därmed, den svenske sjömannen kommer att betraktas som en fiende till alla organiserade arbetare över hela världen, ett förhållande som säkerligen icke åsyftas med den föreslagna lagbestämmelsen, men som blir följden om paragrafen får behålla den lydelse den nu har. Genom denna bestämmelse skulle sjömanskåren göras till en organiserad strejkbrytarkår.

Skeppstjänsten är för närvarande ett enligt lagars mening odefinierbart begrepp, ett begrepp som kan tolkas hur som helst. Genom den föreslagna bestämmelsen kommer man att införa ett nytt åläggande — i bestämd form — för sjömannen, ett åläggande som han under årtal sökt bli fri från. Att märka är att lastnings- och lossningsarbeten icke normalt utföras av sjömännen. För att utföra detta arbete har det bildats hamnarbetarkårer, vilka normalt utföra lossnings- och lastningsarbetena i fartygen. Av vad anledning skall sjömannen tvingas att utföra detta arbete då hamnarbetarna tvingats tillgripa strejk för att förbättra sin levnadsstandard. Såvitt känt är, har ingen kommit på den idén att söka tvinga hamnarbetarna utföra sjömännens arbete vid tillfällena då sjömännen tvingas ut i konflikt, varför skall då sjömännen ställas i sämre ställning än andra arbetargrupper.

På grund av ovanstående tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen ville ur paragraf 10 sista stycket taga bort ordet »fartyg», och att riksdagen därmed avser, att lossnings- eller lastningsarbete icke är att hänföra till skyddsarbete.

Stockholm den 6 februari 1935.

Carl Lindberg
i Stockholm.