

Nr 624.

Av herrar **Svensson** i Göteborg och **Lindberg**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 170, med förslag till sjömanslag, m. m.*

Kungl. Maj:ts proposition nr 170 upptager förslag bl. a. till ny sjömanslag. Förslaget bygger på ett av 1946 års sjömanskommitté avgivet betänkande i ämnet. I anslutning till de föreslagna 34, 37 och 55 §§ får vi anföra följande.

34 §.

I vårt land gäller sedan länge den allmänna regeln, att ett tjänsteavtal kan av såväl arbetsgivaren som arbetstagaren fritt uppsägas till upphörande utan angivande av särskilt skäl, blott avtalad eller eljest skälig uppsägnings-tid iakttages. Under senare tid har emellertid denna regel kommit att i viss mån inskränkas. Sålunda har den uppfattningen blivit alltmera utbredd, att arbetstagaren — vilken på ett helt annat sätt än arbetsgivaren är beroende av tjänsteavtalets bestånd — icke bör kunna skiljas från tjänsten med mindre arbetsgivaren kan sakligt motivera uppsägningen. I detta sammanhang må erinras om den överenskommelse i ämnet, som träffats mellan Arbetsgivareföreningen och Landsorganisationen. Vidare må framhållas att flertalet kollektivavtal upptager bestämmelser, varigenom arbetstagaren tillförsäkras skydd mot uppsägningar som icke är sakligt grundade.

Vad nu anförts gäller emellertid endast såvitt angår arbetstagaren i land. För arbetstagaren till sjöss ställer sig saken annorlunda. De mellan redare- och sjöfolksorganisationerna ingångna kollektivavtalen saknar varje bestämmelse, som är särskilt ägnad att skapa trygghet för sjömannen i hans anställning. Icke heller sjömanslagen ger honom något skydd i detta hänseende. Tvärtom är lagens inställning den, att redaren är berättigad att när som helst och utan angivande av skäl samt även i strid med det mellan parterna ingångna anställningskontraktet skilja sjömannen från tjänsten. Det hjälper sålunda icke, om sjömannen avtalat att han skall vara berättigad att lämna fartyget endast i svensk hamn. Enligt 34 § sjömanslagen är redaren ändock oförhindrad att låta sjömannen lämna fartyget i vilken hamn som helst på jordklotet. Nu angivna förhållanden har sin grund i sjöfartsnäringsens särart. Hänsynen till sjöfartssäkerheten anses fordra, att sjömannens i och för sig berättigade krav på att redaren skall vara skyldig att följa ett ingånget avtal får stå tillbaka för redarens anspråk på att genast kunna bli av med sjömannen. Även om vi icke kan helt ansluta oss till denna uppfattning, vill vi dock icke yrka någon ändring i detta hänseende. Vi finner oss dock icke böra underlåta att påpeka att, för den händelse en sjöman

skulle komma på den idén att lämna fartyget i strid med tjänsteavtalets bestämmelser, han skulle befara icke endast att bli hämtad av polis (52 §) utan även att bli dömd till straff för rymning (76 §).

Enligt 34 § gällande lag är redaren emellertid pliktig att gottgöra sjömannen för den förlust han lider genom det kontraktsstridiga avskedet. Såsom lagrummet är utformat är dock skadeståndsreglerna utan något som helst värde för sjömannen, eftersom rättspraxis fastslagit, att hans förlust normalt icke kan anses vara större än som motsvarar lön under uppsägningstiden jämte underhåll. Såväl sjömanskommittén som föredragande departementschefen har uttalat, att reglerna icke är tillfredsställande, och föreslår därför att de förenklas och förbättras till sjömannens förmån. Skadeståndet föreslås skola utgå i form av vissa i lagen angivna standardbelopp. Enligt sjömanskommitténs förslag äger befälhavaren rätt till tre månaders lön (3 §) och sjöman till två månaders lön (34 §), allt jämte fri hemresa med underhåll. I propositionen har emellertid kommittéförslaget så till vida frångåtts, att sjöman, vilken icke tillhör arbetsledningen ombord, skulle få nöja sig med en månads lön. Annat skäl härför synes icke ha åberopats, än att sådan sjömans uppsägningstid är allenast sju dagar och att skadeståndet därför skulle bli för högt om det sattes till två månaders lön, ävensom att här icke är fråga om en social förmån, varför hinder ej förelåg att göra åtskillnad mellan olika grupper av sjömän. Detta strider mot kommitténs åsikt. Kommittén uttalar nämligen, att dylik åtskillnad icke bör göras. Vi delar helt denna kommitténs inställning. Även om det sjömannen tillkommande skadeståndet vid kontraktsstridigt avsked icke kan sägas vara en social förmån i egentlig mening, torde det icke kunna förnekas att skadeståndet är avsett att utgöra en ersättning för en social orättvisa, som drabbar just sjömannen. Denne får av hänsyn till sjöfartssäkerheten finna sig i att sakna det skydd i anställningen, som arbetstagaren i land åtnjuter. Det är därför helt i överensstämmelse med billigheten, att sjömannen erhåller en ej alltför snävt tilltagen gottgörelse för avsaknaden av detta skydd. Lägre skadestånd än lön under två månader borde därför icke ifrågakomma beträffande någon sjöman. Det må understrykas, att en kategoriklyvning dock skulle komma att kvarstå. Skadeståndets storlek blir ju beroende av löns belopp. Härav följer att t. ex. en maskinchef skulle kunna få skadestånd med cirka 4 000 kronor (= två månadslöner), under det att en lättmatros får nöja sig med 700 kronor (= två månadslöner).

På grund av det anförda anser vi, att skadeståndet bör bestämmas till två månaders lön för samtliga sjömän. Därest så bleve fallet skulle även sjöman av manskapsgraden få någon glädje av den honom i 38, 39 och 40 §§ tillerkända rätten att, sedan redaren i något där angivet avseende brutit vad som enligt anställningskontraktet anses åligga honom, erhålla entledigande samt därvid åtnjuta skadestånd enligt 34 §.

37 §.

Enligt förslaget 37 § är sjöman, som antagits för bestämd resa, berättigad att begära entledigande, om resan väsentligt ändras. I anslutning härtill äger han kräva skadestånd, motsvarande lön för en månad, om han tillhör arbetsledningen ombord, och för en halv månad, om han tillhör den övriga besättningen. Enligt vår mening föreligger icke heller här någon anledning att göra åtskillnad mellan olika grupper av sjömän, utan vi ansluter oss till sjömanskommitténs förslag, att skadeståndet skall vara en månad för samtliga sjömän.

55 §.

I sjömanskommitténs förslag återfinnes under lagrummets andra stycke ett stadgande av följande lydelse: "Har arbetsinställelse (lockout eller strejk) vidtagits i fråga om lossnings- eller lastningsarbete och strider inställelsen ej mot lag, avtal eller föreningsstadgar, vare sjöman, i vilkens arbetsuppgifter sådant arbete regelmässigt icke ingår, ej skyldig att utföra arbete, som nu sagts." I propositionen har emellertid detta stadgande utelämnats.

Det av kommittén föreslagna stadgandet avser att tydligt och klart ut säga, att sjöman icke kan åläggas att utföra s. k. strejkbryteriarbete. Enligt vår mening är det av största vikt, att lagen innehåller ett sådant uttalande. Högsta domstolen har dock så pass sent som år 1932 förklarat, att en smörjare och en steward — alltså sjömän, som aldrig befattat sig med lossnings- eller lastningsarbete — är pliktig att på order av befälhavaren utföra strejkbryteriarbete. De ombordanställda är eniga om att lagen bör kompletteras med ett stadgande, som otvetydigt bryter mot denna praxis. Av vad föredragande departementschefen anfört i anslutning till 55 § framgår klart, att han är av den uppfattningen att sjöman ej bör kunna åläggas att utföra strejkbryteriarbete, ehuru han ej velat gå så långt som att låta detta komma till tydligt uttryck i lagen. Enligt vårt förmenande är det intet som hindrar att det av sjömanskommittén föreslagna stadgandet inflyter i sjömanslagen. Grundsatsen att ingen bör vara skyldig att vid konflikt utföra arbete, som faller utanför ramen för hans sedvanliga arbetsuppgifter, är allmänt vedertagen, och sjömanslagen är den enda lag där tjänsteavtalet är fullständigt reglerat. Vi vill hänvisa till att såväl betänkandet om statstjänstemännens ställning vid arbetskonflikter (SOU 1939: 19) som betänkandet om stats- och kommunaltjänstemäns förhandlingsrätt (SOU 1951: 54), vilka ingående behandlar hithörande frågor, upptager förslag till lagbestämmelser, innebärande rätt för tjänsteman att vara neutral vid arbetskonflikter.

Det är riktigt, att riksdagen år 1935 avslagit ett motionsvis gjort yrkande om att införa förevarande bestämmelse i sjömanslagen (se motion II: 127/1935), men frågan behandlades då i samband med propositionen nr 31/1935 med förslag till lag om vissa ekonomiska stridsåtgärder, vilket för-

slag efter att synnerligen ingående ha behandlats i riksdagen förkastades av denna. För övrigt kan vi icke underlåta att framhålla, att andra lagutskottets motivering för ett avslag å motionen är synnerligen svag.

Likaledes är det riktigt att spørgsmålet prövades i samband med tillkomsten av 1940 års förordning om yrkesmässig trafik. Det blev nämligen då nödvändigt att taga ställning till ett framfört önskemål om att transportplikt ej borde föreligga vid blockadsituationer. 1936 års trafikutredning uttalade i anslutning härtill, att utredningen icke ansett sig kunna förorda något direkt stadgande om jämkning av transportplikten med hänsyn till förekommande blockadsituationer, men att utredningen bl. a. med hänsyn till ifrågavarande fall ansett det vara lämpligt att behålla det i gällande lag upptagna allmänna stadgandet, att transportplikt ej skall föreligga, då giltigt skäl för vägran är för handen. Häremot hade statsmakterna intet att invända. Det är sålunda möjligt för utövare av yrkesmässig trafik att under hänvisning till ett allmänt stadgande i lagen vägra utföra transporter, om utförandet skulle vara att bedöma såsom strejkbryteriarbete. Sjömannen saknar emellertid laglig möjlighet att vägra utföra sådant arbete. Sjömanslagen upptar nämligen icke någon bestämmelse, som befriar sjöman från den honom i 50 § ålagda skyldigheten att noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten.

Nuvarande praxis är till men framför allt för befälhavaren. Det torde nämligen förhålla sig så, att varje sjöman konsekvent vägrar utföra strejkbryteriarbete, även om han icke kan åberopa lagen för sitt skydd. Befälhavarens ställning blir därför mycket vanskelig, för den händelse redaren skulle beordra honom att låta besättningen lossa eller lasta i hamn, där hamnarbetarna strejkar. Befälhavaren vet, att han icke kan förmå besättningen att frivilligt utföra lossningen, utan att denna tvärtom kommer att vägra att lyda order. Befälhavaren har då enligt 60 § laglig möjlighet att genom tvång skaffa sig lydnad. En sådan utväg måste dock synas honom motbjudande. Vidare vet han, att han kan utsätta sin besättning för represalier från de strejkandes sida, om han tvingar den att utföra arbetet. Enligt vår uppfattning är det självklart, att lagbestämmelser, som så uppenbart strider mot allmänna rättsgrundsatser, är till skada och att lagen därför ovillkorligen bör ändras så att nu återgiven situation aldrig behöver uppkomma.

På grund av vad sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 34 och 37 §§, förslaget till sjömanslag, att det enligt dessa lagrum utgående skadeståndet måtte för alla sjömän bestämmas till lön för två månader respektive för en månad, allt jämte reseersättning i enlighet med vad i propositionen föreslagits;

samt att till 55 § förslaget till sjömanslag måtte fogas ett

stadgande av innehåll, att sjöman, i vars sedvanliga arbetsuppgifter lossnings- och lastningsarbete ej ingår, icke må åläggas att utföra sådant arbete, därest arbetsinställelse (lockout eller strejk) vidtagits i fråga om arbete som nu sagts och inställelsen ej strider mot lag, avtal eller för eningsstadgar.

Stockholm den 29 april 1952.

Jerker Svensson.

Carl Lindberg.

Nr 625.

Av herr **Hagård**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 170, med förslag till sjömanslag, m. m.

(Lika lydande med motion i Första kammaren, nr 492.)

Stockholm den 29 april 1952.

Alarik Hagård.
