

Nr 492.

Av herrar **Björnberg** och **Arrhén**, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjömanslag, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 170 framläggas förslag till sjömanslag m. m. Den sociala lagstiftningen på detta område sträcker sig i vårt land tillbaka ända till år 1667. Sjölagen av år 1891 tillkom efter samarbete med Danmark och Norge, och även efter det första världskriget överenskoms om gemensam lagstiftning på sjöfartens område i Norden. Nya kontakter på det nordiska planet togos i fråga om sjölagstiftning och sjömanslag även senare.

I Sverige tillsattes 1946 års sjömanskommitté för att revidera bl. a. sjömanslagen. I direktiven framhölls angelägenheten av nordiskt samarbete på området. Sådant samarbete kom också till stånd och kulminerade i köpenhamnsmötet år 1950, vid vars slut utarbetade utkast till ny sjömanslag för de nordiska länderna med fyra parallelltexter framlades. Det svenska utkastet överlämnades sedermera av Sveriges handelsminister till 1946 års sjömanskommitté som ledning vid dess fortsatta arbete.

Det nära samarbete och de gemensamma intressen som präglat de nordiska staternas sjöfartsöverläggningar under årens lopp ingåvo förhoppningar om fortsatt sådant arbete. Med förvåning måste emellertid konstateras att sjömanskommittén i sitt betänkande (SOU 1951: 22) i betänklig grad kommit att avvika från den tidigare nordiska linjen. Förslaget företer i väsentliga avseenden olikheter med det ovan nämnda köpenhamnsförslaget. Det förefaller som om den »praktiska nordism» som tagit sig uttryck i samarbete på sjömanslagstiftningens område nu skulle hålla på att brytas. Detta medför vissa rent praktiska olägenheter och kan även i någon mån påverka konkurrensförhållandena.

Med tanke på vikten av nordisk gemensam lagstiftning och på de betydande förändringar som Kungl. Maj:ts proposition nr 170 innebär måste det beklagas, att detta omfattande förslag lagts på riksdagens bord under en så ogynnsam del av vårsessionen, att små möjligheter torde förefinnas för riksdagen att tillräckligt granska detsamma. Detta synes oss så mycket mer betänkligt som den nya lagstiftningen medför vissa ekonomiska konsekvenser av betungande art för den svenska rederinäringen vid en tidpunkt då konjunkturerna för densamma tendera att bli mindre gynnsamma än tidigare.

Det är också att beklaga, att Kungl. Maj:t funnit anledning att i detalj lagstifta på ett område av arbetslivet, där man — trots de speciella svårig-

heterna just här — dock med förtroende skulle ha kunnat uppdraga åt arbetsmarknadens parter att avtalsvägen nå fram till reglering av en del av de detaljfrågor som nu skola regleras i lag. Även när det gäller sjöfarten torde det numera i Sverige finnas stora möjligheter för en reglering av arbetsmarknadsfrågor inom ramen för frivilliga avtal. De risker för tvister och feltolkningar som detaljlagstiftning lätt för med sig hade härigenom kunnat undvikas till fördel för samarbetet och samförståndet på denna del av arbetsmarknaden.

Man beklagar också, att sjömanskommittén synes ha varit splittrad i omdömet av viktiga frågor på grund av sin sammansättning, varigenom dess prövning i viss mån måste ha blivit ensidig.

I likhet med en av sjömanskommitténs ledamöter vilja motionärerna redan nu betona, att det hade varit till fördel för sakfrågornas avgörande om en ny utredning med sikte på det nordiska samarbetet först kommit till stånd innan avgörandet fattas. Kungl. Maj:ts förslag innebär emellertid i en rad avseenden väsentliga förbättringar i sjöfolkets sociala förhållanden, vilket hälsas med tillfredsställelse. Motionärerna vilja i detta sammanhang uttala sin förhoppning att även sjömanspensionerna snart komma att bli reglerade.

I viss mån torde de nya förmånerna ha tillkommit i syfte att säkerställa rekryteringen av ombordanställda. Denna strävan förefaller på en del punkter emellertid ha förlett kommittémajoriteten och departementschefen till förslag om förmåner som i viss grad kunna missbrukas.

Standardersättningen.

Kungl. Maj:t föreslår införandet av en s. k. standardersättning för förlust som befälsperson eller sjöman lider genom att bli avskedad utan giltiga skäl. Härigenom har ett viktigt avsteg tagits från den gamla rättsregeln, att skadestånd skall utgå i förhållande till den lidna skadans storlek, vilket gäller enligt nuvarande sjömanslag.

Genom de föreslagna stadgandena i 3 och 34 §§ uppstår risk för missbruk av skadeståndsmöjligheterna. Sjöpersonal som avskedas kan lyfta lön under viss tid trots att de kanske fått ny hyra samma dag. Sådana frestelser till missbruk böra redan i lagstiftningen undanröjas. Ett bibehållande av hitillsvarande regel, enligt vilken ersättning sker efter skadans storlek, synes vara att föredraga, så att sjömanslagen anpassas till annan lagstiftning på skadeståndsrättens område. En sådan ordning skulle i många fall vara till fördel även för de anställda.

Man får därvid icke lämna de fördelar obeaktade som den gamla skadeståndsregeln ger den anställde i och med att han ersättes efter storlek av liden skada eller förlust. Standardersättningen har därjämte den nackdelen att den icke ger befattningshavare med längre uppsägningstid än vad i para-

graferna om standardersättning normerats ersättning för den uppsägnings-
tid han ägde utöver tre, två resp. en månad. Han åsamkas därigenom en
förlust som synes orättvis.

Könssjukdomar.

Nu gällande sjömanslag har icke några särbestämmelser om vem som
skall ersätta vård för sjömans könssjukdom. 1946 års sjömanskommitté har
funnit att sådan sjukdom icke kan anses »såsom självförvållad». Könssjuk
skall alltså ha samma rätt till hyra och fri sjukvård som annan sjuk an-
ställd. Sjöfartsnäringsen och icke den enskilde skall stå för den senares utgif-
ter och men i detta speciella fall.

Samhället har numera i stort sett åtagit sig kostnaderna för könssjukas
behandling. Emellertid är frekvensen av könssjukdomar särskilt hög bland
sjöfolk, vilket följer med detta hårda yrkes speciella rytm och fritidsför-
hållanden. Därjämte medför nöjeslivet i hamnarna vissa faror. Trots detta
måste man hävda, att en i hamn ådragen könssjukdom är beroende på oför-
siktighet från den sjukas sida, eftersom möjligheten till preventiv eller före-
byggande åtgärd i övrigt numera i regel står till buds.

Vikten av att minska könssjukdomarna bland sjöfolket förtjänar att
starkt understrykas. Rederinäringens i denna lag föreskrivna skyldighet att
stå för de konsekvenser i ekonomiskt avseende som en venerisk åkomma kan
dra med sig torde i varje fall icke bidra till att minska könssjukdomarnas
frekvens. Helt bortsett från att det också synes obilligt att lagstiftnings-
vägen vältra över ansvaret för enskild arbetstagares handlande på arbets-
givaren tala starka skäl för att ytterligare överväga detta problem.

Förlust av fartyg.

I 6 och 41 §§ regleras konsekvenserna av haveri. Lagstiftningen på detta
område kompletterades år 1934, då Sverige biträdde en internationell kon-
vention. Svensk sjöman som blir arbetslös till följd av haveri kunde därige-
nom få rätt till hyra för tid han av denna anledning var utan anställning,
dock högst två månader.

Trots att sjömannen därutöver redan har sin uppsägnings- och — om
han får lämna fartyget utomlands — ersättning för förlust han lider, har
departementschefen här gått ett steg längre. Enligt hans förslag skola er-
sättningsmöjligheterna gälla även för den tid fartyget är så skadat att tjänst-
göring ombord ej är möjlig. Redan ovannämnda konvention innebar bety-
dande ekonomiska förpliktelser för redarna. Att nu öka dessa synes vara
att i onödan öka rederiernas svårigheter att konkurrera med utlandet.

Även på detta område synas skäl föreligga att samråda med de nordiska
länderna och förorda att redan gällande bestämmelser bibehållas i den nya
lagen.

Disciplinnämnd.

I 62 och 64 §§ nya sjömanslagen, vilka avse utdömandet av disciplinbot och frågan om förhörs hållande, föreslår departementschefen införandet av en disciplinnämnd. Denna skall tillsammans med befälhavaren avgöra straffets storlek.

Allvarliga tvivel måste framföras mot riktigheten av en sådan nämnd, inte minst då ju redan i nu gällande lag tvenne förtroendemän skola vara närvarande vid förhör. En nämnd av det slag som departementschefen här förordnat torde i realiteten ha små möjligheter att bli en borgen för saklighet och rättvisa i den trånga, av hård arbetsfriktion tyngda miljö som ett fartyg utgör. Den torde snarare komma att bli ett slags forum för skilda gruppintressen. Under alla förhållanden torde den bli ett nytt friktionsmoment i livet ombord.

Regeringsförslaget tycks vidare ha förbigått nödvändigheten av att föreskrifter utfärdas om nämndledamots ålder, att det bör bestämmas att nationaliteten på svenskt fartyg för nämndledamot bör vara svensk och att det torde böra föreskrivas minimistorlek för fartyg vilka skola ha sådan nämnd.

Förslaget att disciplinbot icke skall kunna åläggas under fartygs uppehåll i svensk hamn eller för förseelse som begåtts i sådan hamn och kunnat av befälhavaren angivas till åtal före fartygets avgång synes vara olämpligt utformat för sjömannens egen del. Den omfattande proceduren med åtal, polisengripande och nuvarande åklagarbelastning gör det troligt att sjöfolket föredrar att få sådana smärre förseelser avgjorda ombord i vanlig ordning.

Med tanke på de rent praktiska svårigheter som ovan nämnda disciplinnämnd skulle få att lösa sin uppgift ifrågasättes också riktigheten av att utbyta den gamla ordningen med förtroendemän som vittnen mot disciplinnämnd. Risker för disciplinsvårigheter är också påfallande.

Om samråd.

I 14 § av förslaget om ny sjömanslag talas om påkallande av samråd. Sjöman som blir uppsagd från sin tjänst skall före uppsägningstidens utgång påkalla samråd angående uppsägningen med en nämnd som skall vara densamma som den som äger pröva i disciplinmål ombord.

I motiveringen för denna säregna nyhet på arbetsmarknadens område, vars motsvarighet heller icke återfinnes i övrig nordisk lagstiftning, har nämnts något om bl. a. saltsjöbadsavtalet 1938, vilket tryggar arbetstagare mot ej sakligt grundade uppsägningar.

Det torde knappast vara berättigat att dra några paralleller på detta område. Detta avsteg på arbetsrättens område motiveras knappast med talet om de speciella förhållandena till sjöss. Man är här inne på en väg som leder till uppluckring av de hittills genom mödosam erfarenhet skapade regler som gälla på arbetsmarknaden. En samrådsinstans är knappast någon

positiv nyhet. Remissinstanserna ha också ställt sig tveksamma. Även departementschefen synes ha haft sina tvivel och har företagit viss uppluckring av det ursprungliga kommittéförslaget. I alla parterers intresse torde det ligga att låta detta förslag utgå.

Sjukhyra.

I 18 § av Kungl. Maj:ts förslag föreslås sjukhyra utan restriktioner med avseende på anställningstidens längd. Redan 1938 års sjömanslagsutredning anförde att sjukhyra icke borde utgå för längre tid än sjömannen varit anställd. Att låta en hur kortvarig anställning som helst ge rätt till full sjukhyra måste medföra frestelse för missbruk, då sjömanslivets »Hopp-Jerker» genom att simulera sjukdom efter anställningens slut kunna tillskansa sig förmåner.

Rederiernas sjukvårdskostnader — ej olycksfall i arbete — uppgingo redan 1949 till 150 kr. per årsverke och ha sedan dess stigit. En fördubbling av dessa kostnader är icke osannolik om 18 § godkännes i nuvarande utformning. I varje fall torde antalet sjukdomsfall mångfaldigas om rederierna skola ersätta sjukvården icke endast för könssjuka sjömän utan även för sådana som avskedats jämlikt 33 § för misskötsel. Självklart är att många sjömän komma att resa krav på sjukersättning efter avsked. Regler för att förhindra missbruk synas av behovet påkallade, exempelvis att sjukhyra icke skall utgå under längre tid än som den sjuke varit anställd inom vederbörande rederi.

Det bör betonas, att regler som förhindra missbruk kunna undanröja många friktionselement som i sista hand gå ut över de ansvarskännande och skötsamma sjömännen.

Med stöd av vad här anförts hemställes,

A) att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 170 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville i samarbete med de nordiska grannländerna utarbeta nytt förslag till sjömanslag m. m. och sedermera förelägga detsamma riksdagen; eller, därest detta icke bifalles,

B) att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte beakta vad vi ovan anført och

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till här för erforderliga ändringar i föreliggande lagtextförslag.

Stockholm den 29 april 1952.

Tor Björnberg.

Erik Arrhén.