

**Nr 187**

Av herr Carlsson i Göteborg m. fl., om vissa ändringar i sjömanslagen.

(Lika lydande med motion nr 155 i Första kammaren.)

Den svenska sjöfartsnäringen har sedan krigsslutet 1945 i likhet med andra svenska näringsgrenar varit föremål för en betydande expansion. Krigsförlusterna har snabbt ersatts, och den svenska handelsflottan räknar i dag jämfört med maj månad 1939 en tonnageökning från 1 644 471 brutto registerton till den 31 december 1960 3 861 000 brutto registerton. Särskilt markant har ökningen av de större fartygsenheter varit och då i första hand tankfartyg, kombinerade malm- och tankfartyg samt kyl-lastfartyg. Den svenska handelsflottan har mer och mer kommit att bli en betydelsefull faktor i vårt lands folkförsörjning, och det s. k. sjöfartsnettet utgör ett värdefullt tillskott i landets betalningsbalans.

Den svenska sjöfartsnäringen har sedan år 1939 i grund ändrat struktur. Från att tidigare ha haft en fast förankring i den s. k. trampfarten med nära kontakt med hemlandet, sysselsattes i dag den övervägande delen av svenskt handelstonnage i linje- eller tankfart långt utanför landets gränser. Omkring 70 % av det sammanlagda svenska handelstonnaget befinner sig i dag i trafik mellan främmande länder och främmande världsdelar och det kan gå år innan fartygen angör svensk, skandinavisk eller europeisk hamn.

Självklart har denna nya inriktning av svensk sjöfartsnäring satt sina spår efter sig när det gäller sammansättningen ur ren nationalitetssynpunkt bland de ombordanställda. Genom sjukdomsfall och avmönstringar av andra orsaker i främmande länder har det svenska inslaget bland de ombordanställda blivit allt mindre och de utländska besättningsmäns antal allt större. Före kriget var antalet utländska sjömän i den svenska handelsflottan en obetydlighet och innebar varken i det ena eller andra avseendet något problem. Det ringa antalet utländska sjömän som sysselsattes i den svenska handelsflottan uppvägdes mer än väl av de svenska sjömän som tjänstgjorde i den engelska, amerikanska eller norska handelsflottan. I dag är förhållandet i detta avseende helt annorlunda. På grund av nationella restriktioner och andra orsaker tjänstgör mycket få svenska sjömän ombord i främmande nationers fartyg under det att tillströmningen av utländska sjömän till den svenska handelsflottan blir allt

större. Som exempel kan nämnas att vid utgången av år 1959 hade Svenska sjöfolksförbundet av omkring 21 000 medlemmar icke mindre än 7 916 medlemmar av utländsk nationalitet från 52 olika nationer. Bland dessa icke svenska medborgare utgör skandinaverna det mest markanta inslaget, men det finns även stora nationalitetsgrupper såväl från europeiska som utomeuropeiska länder. Således återfinnes i medlemsregistret 1 308 tyskar, 609 spanjorer, 233 holländare, 215 engelsmän, 203 italienare, 191 belgare, 202 polacker, 63 österrikare, 67 greker, 53 portugiser etc. Antalet sydamerikaner var 117, afrikaner 111 och asiater (kineser, indoneser o. s. v.) 204.

Alla dessa människor gör en värdefull insats i svenskt näringsliv, men har i vissa betydelsefulla avseenden ställts utanför svensk sociallagstiftning. Det kan väl knappast vara förenligt med svensk rättsuppfattning att 38 % av de anställda inom svensk sjöfartsnäring genom speciella undantagsbestämmelser som direkt diskriminerar utländska medborgare, vilka tjänstgör i den svenska handelsflottan, ställs i en undantagsställning jämfört med svenska medborgare. Dessa diskrimineringsbestämmelser återfinnes i första hand i sjömanslagens 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§. I sjömanslagens § 87 har fastställts att Konungen äger under förutsättning av ömsesidighet förordna att vad i ovannämnda §§ gäller till förmån för svensk sjöman skall tillämpas jämväl beträffande utländsk sjöman. En sådan bestämmelse saknar i det närmaste praktisk betydelse, enär sådana ömsesidighetsöverenskommelser torde vara svåra att få till stånd med en hel del länder som saknar egen handelsflotta, exempelvis afrikanska, asiatiska länder eller länder, vilka på grund av arbetslöshet inom den egna sjömanskåren infört restriktioner av olika slag när det gäller rekrytering av utländska sjömän.

I den mån sådana här ömsesidighetsöverenskommelser kan åstadkommas bör väl även klarläggas varifrån initiativet skall tagas för att få dem till stånd. Överenskommelsen med Danmark och Finland är väl närmast en formsak när det gäller ömsesidighetsförpliktelse, enär i den danska handelsflottan endast 12 svenska sjömän är anställda mot 1 464 danska sjömän i den svenska. I Finlands handelsflotta är 2 svenska sjömän anställda, under det att i den svenska handelsflottan 1 527 finska sjömän är anställda. Dessa uppgifter gäller endast sjömän av manskapsgrad. Den svenska sjöfartsnäringen är i dag, för att den svenska handelsflottan över huvud taget skall kunna hållas i gång, beroende av ett betydande tillskott av utländska sjömän. Detta berättigar däremot inte svensk sjöfartsnäring att under skydd av diskrimineringsbestämmelser i den svenska sjömanslagen behandla ombordanställda av utländsk nationalitet som rättslösa objekt av ungefär samma karaktär som tidigare vissa kolonialländer betraktat de infödda i de s. k. utvecklingsländerna. Här kan ifrågasättas om inte vissa mindre nogräknade rederier i större utsträckning än vad

skulle vara nödvändigt anställer utländska sjömän för att komma ifrån en del av de ekonomiska sociala utgifter som de har att svara för när det gäller ombordanställda av svensk nationalitet. De situationer som utländska sjömän kan råka in i i samband med undantagsbestämmelserna i den svenska sjömanslagen belyses i någon mån av följande under den sista tiden aktuella sjukavmönstringsfall.

*Erik Bancks Rederi AB, Hälsingborg*

*Salongsuppassare Aldo Villari*, argentinsk medborgare, avskedad enligt sjömanslagens § 32 i Cardenas, Brasilien, den 24 mars 1960 på grund av olycksfall i arbete ombord. Per flyg sänd till Buenos Aires. Rederiet har i samband med repatrieringen konfiskerat mannens ombord intjänata och inestående kronor 500:—, hans sjuklön under tiden 23/3—9/5 kronor 626:—, dagersättning under tiden 27/4—9/5 kronor 234:— samt olycksfallsersättning från försäkringsbolaget Land och Sjö kronor 220:—. Till sammans kronor 1 580:—.

*Erik Bancks Rederi AB, Hälsingborg*

*Motorman Francisco Escobar Gomez*, ex Otto Banck, spansk medborgare, avmönstrad i Cartagena, Columbia, och intagen på sjukhus för operation. Befinner sig i ekonomiskt förtvivlad situation. Rederiet har icke vidtagit några som helst åtgärder för mannens hemresa men däremot innehållit hans tillgodohavande i form av intjänat lön och sjukersättning med kronor 1 219:—. Rederiet har vägrat utbetala detta belopp och hävdar att pengarna skall stå till rederiets förfogande för att täcka eventuella kostnader i samband med mannens hemresa till Spanien.

*Rederiet för m/t Cleopatra, Hälsingborg*

*Svetko Blaslow*, jugoslavisk medborgare, varit anställd ombord å m/t Cleopatra under tiden 20/5 1959—7/4 1960, då han på grund av olycksfall i arbete avmönstrades i Manchester. De engelska myndigheterna fordrade att mannen efter tillfrisknandet skulle lämna landet och han fick själv bekosta sin hemresa. Rederiet vägrar att betala dessa kostnader, vilka uppgått till £ 127 s. 6 d. 0.

*Rederiet för m/t Cleopatra, Hälsingborg*

*Motorman Rajkovic Ferdinande*, jugoslavisk medborgare, anställd ombord å m/t Cleopatra från och med den 20/9 1957 t. o. m. den 7/4 1960, då han avmönstrade i Manchester på grund av sjukdom. Rederiet vägrat betala mannens hemresa. Här förtjänar nämnas att Cleopatra tidigare gått på en mycket besvärlig trade, där det varit svårt att få personal att stanna kvar någon längre tid. I den situationen anställdes genom medverkan av Svenska sjöfolksförbundet och den jugoslaviska sjömansorganisationen hel

jugoslavisk besättning, vilken vid tidpunkten för sin anställning från rederiets sida förespeglades att dessa besättningsmän skulle erhålla samma sociala rättigheter som tillkommer svenska medborgare, anställda i den svenska handelsflottan.

*Stockholms Rederi AB Svea*

*Matros Hans Schulmeister*, tysk medborgare, avmönstrad på grund av sjukdom på Valetta, Malta, från m/t Frithiod. Mannen har själv fått betala sin hemresa från Malta till Bremen med £ 34 s. 15 d. 0. Rederiet vägrar med hänvisning till den svenska sjömanslagens bestämmelser betala den tyske medborgaren Schulmeisters hemresa.

*Salongsuppassare Francisco Acero Pardo*, spansk medborgare, anställd i Sveabolagets tjänst den 9/9 1957—8/6 1958, då han avmönstrades från m/s Fortuna i Neapel på grund av sjukdom. Rederiet har vägrat ersätta mannens kostnader för hemresan till Barcelona, kronor 109:—. Efter att Pardo blivit friskskriven återvände han till fartyget, påmönstrades och tjänstgjorde till och med den 6/9 1960.

*Donkeyman Asbjörn Schönhardt*, norsk medborgare men gift och bosatt i Antwerpen och anställd ombord å m/s Sveadrott. Hustrun, belgisk medborgare, var anställd ombord i samma fartyg som stewardess. Schönhardt anställdes ombord i Sveadrott år 1957 och hade då han den 8/7 1960 avmönstrades å Talars redd (nödhavn) varit ombord i fartyget nära tre år. Han hade före fartygets avgång från Huasco (Chile) begärt få läkare ombord men icke erhållit någon sådan. Under resan till Baltimore förvärrades sjukdomen och konstaterades vid avmönstringen på Talars redd brusten blindtarm. Schönhardt transporterades per flyg från Peru till New York och därefter till Antwerpen, där han fortfarande vårdas efter sviterna av sin sjukdom. Mannen hade vid avmönstringen ett tillgodohavande, inklusive sjuklönen, av kronor 8 746:—. Från rederiets sida har för täckande av kostnader i samband med Schönhardts sjukdom och hemtransport av hans tillgodohavande fråndragits ett belopp av kronor 4 746:—.

*Stewardess Thekla Flipse*, holländsk medborgare, avmönstrad på grund av sjukdom den 29/7 1960 i Mobile, USA. Rederiet vägrat betala såväl sjukersättning som kostnaderna för hemtransporten. Dessa utgifter har betalats av fru Flipses make, vilken är anställd som telegrafist ombord. Från rederiets sida har telegrafisten Flipse erbjudits ett lån »på exempelvis 1 000:— svenska kronor att återbetalas under loppet av 3—5 år». Stewardessen Thekla Flipse har enligt hennes tjänstgöringskontrakt avskedats enligt sjömanslagens § 32.

*Rederi AB Monacus, Kungsbacka*

*Maskinist Paul Peters*, västtysk medborgare, avmönstrad på grund av sjukdom från m/t Atlantic Queen i Bahrein den 24/9 1960. Genom rederiets

agenter blev Peters med flyg sänd till Amsterdam och reste därifrån till sin hemort, Bielefeld. Rederiet vägrar att betala Peters hemresa och har heller icke utbetalat hans innestående lön för september månad eller hans sjuklön. Peters är gift och har tre barn och har nu tvingats vända sig till den tyska socialvården för att få medel till familjens uppehälle.

*Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg*

*Matros Dib Jarjour*, libanesisk medborgare, avmönstrad från m/s Sonata i Japan den 15 oktober 1959 på grund av sjukdom. Mannen sändes genom rederiets försorg per flyg från Japan till Beirut men rederiet har innehållit hans sjuklön som delvis täckning för utlägggen i samband med repatrieringen.

*Rederi AB Walltank, Stockholm*

*Matros Victor Manuel Alonso Gonzales*, spansk medborgare, avmönstrad från t/s Soya Atlantic på grund av sjukdom i Baltimore den 30/8 1960. Mannen måste efter sjukhusvården på de amerikanska myndigheternas order repatrieras till hemlandet. Rederiet har av mannen tillkommande två månaders sjuklön samt underhållsersättning under 42 dagar, sammanlagt kronor 2 196:—, för kostnaderna i samband med hemtransporten dragit av kronor 1 727:—. Under vistelsen i Baltimore har Gonzales erhållit à conto 40 dollars, utgörande svenska kronor 207:—. På sjuklönen kronor 1 620:— har dragits särskild sjömansskatt å 15 % med kronor 243:— och till Gonzales utbetalats ett belopp av kronor 19:—. Ur allmän rättssynpunkt måste det betraktas som ganska anmärkningsvärt att Gonzales fått erlägga ett skattebelopp av kronor 243:— för en inkomst som rederiet lagt beslag på för att hålla sig skadeslöst för en repatriering av en i rederiets tjänst anställd sjöman som på grund av sjukdom tvingats att lämna sin anställning. Allt vad mannen själv fått förfoga över av sin inkomst utgör sammanlagt kronor 207:— plus kronor 19:—, eller tillsammans kronor 226:—, och då förefaller ett skatteavdrag på kronor 243:— vara uppenbart orimligt.

*Rederi AB Monacus, Kungsbacka*

*Mässuppassare Foo Kok Nang*, kines, avmönstrades i Stockholm den 27/1 1960 på grund av sjukdom (tuberkulos) från Brita Onstad. Foo Kok Nang hade anställts ombord i detta fartyg i september månad 1957. Under den långa tid han varit anställd ombord å Brita Onstad hade Foo Kok Nang varit sparsam och försiktig och praktiskt taget låtit hela sin lön, sedan sjömansskatten var betald, innestå hos rederiet. Vid avmönstringen konfiskerade rederiet utan vidare kronor 3 318:— av mannens innestående lön och köpte honom en flygbiljett till Singapore. Detta innebär att sjuk-

domsfallet för Foo Kok Nangs vidkommande betydde att han under ett helt års tid icke fått någon som helst lön för sitt arbete i rederiets tjänst.

Här relaterade exempel ställer i blyxtbelysning det sätt på vilket utländska medborgare anställda i den svenska handelsflottan i kraft av undantagsbestämmelser i den svenska sjömanslagen kan behandlas. Vad som för Sveriges anseende i det här sammanhanget är beklagligt är den mängd av förfrågningar som kommer från utländska organisationer, varvid ifrågasättes om det kan vara möjligt att det i svensk sociallagstiftning förekommer diskrimineringsbestämmelser gentemot utländska medborgare anställda inom svenskt näringsliv. Man har uppfattat Sverige som ett föregångsland på sociallagstiftningens område och som en av de främsta nationerna i världen när det gäller att lämna hjälp till människor i nöd. Det är därför man inte kan förstå att samma land i sin egen lagstiftning infört bestämmelser som måste uppfattas som ovärdiga en kulturnation. I detta sammanhang har även erinrats om att dessa utländska sjömän till svenska staten betalar en skatt på 15 % av sin inkomst. En obligatorisk utlännings-skatt, som inbetalas direkt till den svenska statskassan, men för vilka pengar den svenska staten icke iklätt sig några som helst förpliktelser gentemot de utländska sjömännen. Således står dessa sjömän utanför varje som helst skydd i form av sjukförsäkring eller annat socialt skydd som från samhällets sida kommer andra skattebetalare till del. Det rör sig här om betydande belopp, om inte för staten som sådan så dock för den stora grupp av utländska medborgare som tjänstgör i den svenska handelsflottan. Under den tid som lagen om denna särskilda utlänningskatt existerat, från år 1954 fram till budgetåret 1958/59, har till statsverket inbetalats ett belopp av icke mindre än 53 490 000 kronor, av vilket belopp icke en enda krona utbetalts för sociala skyddsåtgärder till dessa utländska sjömän. Här kan ifrågasättas huruvida det är värdigt ett land som Sverige att på detta sätt behandla utländska medborgare anställda i svenskt näringslivs tjänst.

Med anledning av vad här anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl.

Maj:t hemställa om sådan ändring av sjömanslagen snarast

möjligt, att i motionen berörda missförhållanden avskaffas.

Stockholm den 24 januari 1961

*Gunnar Carlsson*

*James I. A. Dickson*

*Olof Andreasson*

i Göteborg

*Johannes Antonsson*

*Manne Ståhl*