

Nr 50**Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 41 § sjömanslagen, dels ock i ämnet väckta motioner.**

Genom en den 7 april 1961 dagtecknad proposition, nr 137, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande

Förslag

till

Lag**om ändrad lydelse av 41 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)**

Härigenom förordnas, att 41 § sjömanslagen den 30 juni 1952 skall er- hålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***41 §.**

| | |
|--|---------------------------------------|
| Går fartyget — — — — — | sjöförklaringen avgivits. |
| Blir <i>svensk</i> sjöman arbetslös till | Blir sjöman arbetslös till följd av |
| följd av fartygets förolyckande, äger | fartygets förolyckande, äger han rätt |
| han rätt till lön för den tid han av | till lön för den tid han av sådan an- |
| sådan anledning är utan anställning, | ledning är utan anställning, dock |
| dock högst för två månader utöver | högst för två månader utöver den tid, |
| den tid, för vilken han enligt första | för vilken han enligt första stycket |
| stycket åtnjuter lön. | åtnjuter lön. |
| Upphör till — — — — — | stycket stadgas. |

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1961.

I samband med propositionen har utskottet behandlat två vid riksdagens början i ämnet väckta motioner, nr 155 i första kammaren av herr *Bergman m. fl.* och nr 187 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Göteborg *m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts om sådan ändring av

sjömanslagen, att de bestämmelser i 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§, som nu har tillämpning endast å svensk sjöman, måtte utvidgas att gälla även utländsk sjöman.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen. Därjämte har yttranden på utskottets begäran avgivits av Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska stewardsföreningen och Svenska sjöfolksförbundet.

Gällande bestämmelser

Sjömanslagen den 30 juni 1952 innehåller i 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§ bestämmelser, enligt vilka sjömännen tillförsäkras vissa sjöfartssociala förmåner. I åtskilliga avseenden göres emellertid därvid skillnad mellan svenska och utländska sjömän på så sätt, att förmånerna i fråga utgår endast till svenska sjömän. I 18 §, som reglerar sjömans rätt till lön, stadgas sålunda bl. a., att sjöman icke äger åtnjuta lön för tid, då han är satt ur stånd att tjänstgöra till följd av sjukdom, som han ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande, men vidare att denna föreskrift icke skall gälla det fall där sjömannen är svensk och arbetsoförmågan uppkommit till följd av könsjukdom. — Sjömannens rätt till lön vid dödsfall m. m. regleras i 24 §. Enligt **andra stycket denna paragraf utgår då svensk sjöman avlidit tilläggs-lön för en månad till efterlevande hustru eller barn under 16 år, såframt dödsfallet inträffat medan sjömannen var i redarens tjänst eller å tid då han var berättigad till sjuklön.** — Om rätt till fria hemresor efter längre tids tjänstgöring stadgas i 26 §. Svensk sjöman, som avgår från sin tjänst i utlandet, är i princip berättigad till fri resa till sin hemort här i riket, om han varit i tjänst på fartyget eller hos redaren två år i följd och icke haft tillfälle att lämna tjänsten i svensk hamn under det senast förflutna året. Kostnaden för resan skall till hälften bestridas av statsmedel och till hälften gäldas av redaren. — Bestämmelser som rör bl. a. kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman återfinns i 28 §. Så länge sjömannen är kvar i tjänsten skall sådan kostnad bestridas av redaren. Är sjömannen sjuk eller skadad vid tjänsteförhållandets upphörande, äger han med vissa undantag jämväl därefter åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor. Med rätten till fri sjukvård följer rätten till fri hemresa med underhåll på redarens bekostnad, såvida sjömannen är svensk och han avskedas på grund av sjukdom eller skada eller vid avgången från tjänsten lider av sjukdom eller skada av beskaffenhet att kunna föranleda avsked. Undantag från rätten till fri sjukvård stadgas bl. a. för det fall där sjömannen ådragit sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande, dock icke där sjömannen är svensk och sjukdomen är könssjukdom. Då svensk sjöman, som lider av sådan sjukdom i smittsamt skede, kvarlämnas i utlandet, skall

kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter det hans anställning upphört bestridas av statsmedel. — 41 § behandlar frågan om sjömans rätt i det fall att fartyget förolyckas. Enligt första stycket i paragrafen upphör i sådant fall sjömannens tjänsteavtal att gälla om intet annat är avtalat. Han är dock skyldig att mot lön och underhåll deltaga i bärgningen och bli tillstädes till dess sjöförklaring avgivits. I fråga om svensk sjöman gäller enligt andra stycket, att, om han blir arbetslös till följd av fartygets förolyckande, han äger rätt till lön för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid för vilken han enligt vad nyss sagts i samband med bärgning eller sjöförklaring åtnjuter lön. Upphör svensk sjömans anställning till följd av nämnda orsak, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock lön under resan. Kostnaden för resan med underhåll skall bestridas av statsmedel. — I 42 § slutligen stadgas om ersättning för förlust av personlig egendom. Svensk sjöman är sålunda berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen bestämmer, för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande eller till följd av sjöröveri eller av brand eller annat haveri, som drabbat fartyget.

Den reglering sjömanslagen innehåller i 41 § andra stycket om sjömans rätt till lön vid arbetslöshet på grund av fartygs förolyckande grundar sig ytterst på en av *Internationella arbetsorganisationen* i Genua år 1920 antagen *konvention nr 8*, vilken ratificerats av Sverige den 1 januari 1935. Det må därjämte nämnas, att vid organisationens sjöfartskonferens i Seattle år 1946 *konventionen nr 70* angående social trygghet för sjömän och *rekommendationen nr 75* angående avtal om social trygghet för sjömän antogs. I sistnämnda konvention föreskrives bl. a., att nationell lagstiftning om redares ansvar vid sjömans sjukdom, skada eller död samt om obligatorisk arbetslöshets-, olycksfalls- och sjukförsäkring skall tillförsäkra sjömännen och deras anhöriga lika behandling utan avseende å nationalitet eller ras. Sverige har dock ännu icke ratificerat konventionen nr 70 och rekommendationen nr 75.

Motivet för att utländska sjömän icke tillerkänts samma sociala rättsställning som svenska sjömän i sjömanslagen — ett förhållande av gammalt ursprung — är huvudsakligen, att man ansett att utländska sjömän icke skall ställas bättre inom den svenska handelsflottan än svenska sjömän i de utländska handelsflottorna. De förmåner, som regleras i de tidigare genomgångna paragraferna och som gäller endast för svenska sjömän, kan emellertid tillförsäkras även utländsk sjöman, men endast under förutsättning att hans hemland bereder svenska sjömän motsvarande förmåner (reciprocitetsprincipen). I 87 § sjömanslagen stadgas nämligen att Konungen under förutsättning av ömsesidighet äger förordna, att vad som enligt nämnda paragrafer gäller till förmån för svensk sjöman skall tillämpas jämväl beträffande utländsk sjöman. Med stöd av denna bestämmelse har Konungen genom *kungörelser den 30 april 1927* och *den 14 februari 1930* tillförsäkrat finska och danska sjömän viss likställighet med

svenska sjömän. Vidare har förordnats genom *kungörelse den 18 maj 1934* att den rätt till lön vid arbetslöshet, som enligt 41 § sjömanslagen tillförsäkras svensk sjöman, skall tillkomma jämväl sjöman tillhörande stat, för vilken den i Genua år 1920 i ämnet antagna konventionen efter ratificering är eller varder gällande. Ifrågavarande konvention har vunnit anslutning utöver från Sverige från Danmark, Finland och Norge jämte ytterligare 26 länder.

Propositionen

I propositionen uppger *föredragande departementschefen, statsrådet Lange*, att begränsningen enligt reciprocitetsprincipen vid tillämpningen av 41 § andra stycket om rätt till lön vid arbetslöshet i fråga om utländsk sjöman mött erinran från Internationella arbetsorganisationens sida. Vid upprepade tillfällen har den expertkommitté inom organisationen, som har till uppgift att övervaka konventionens efterlevnad, fäst den svenska regeringens uppmärksamhet på att vår lagstiftning enligt kommitténs uppfattning icke står i överensstämmelse med konventionen utan bör ändras så att berörda förmån tillkommer alla sjömän utan hänsyn till nationalitet. I anledning därav har frågan om den svenska sjömanslagens ståndpunkt beträffande utländsk sjömans rätt till arbetslöshetsersättning vid fartygs förolyckande behandlats i en inom handelsdepartementet i april 1958 upprättad *promemoria*. I denna anföres att en omprövning av vår lagstiftning på ifrågavarande punkt torde vara ofrånkomlig. Enligt promemorian bör det därvid beaktas, att det i den svenska lagstiftningen upprätthållna kravet på reciprocitet icke har någon motsvarighet i konventionens ordalydelse. Den av expertkommittén hävdade uppfattningen torde också, framhålls det i promemorian, stå i god överensstämmelse med vår allmänna syn på uppgifterna för det internationella socialpolitiska arbetet. I promemorian föreslås därför att rätt till lön vid arbetslöshet enligt 41 § sjömanslagen skall tillkomma sjöman oavsett nationalitet. Vid remissbehandlingen tillstyrktes förslaget av samtliga remissinstanser utom två av de hörda redarorganisationerna, nämligen Sveriges redareförening och Stockholms rederiförening. De tillstyrkande instanserna var socialstyrelsen, delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, sjöfartsstyrelsen, Rederiföreningen för mindre fartyg och de ombordanställdas organisationer. Departementschefen anför avslutningsvis:

För egen del kan jag i stort sett ansluta mig till de synpunkter rörande innehållet i 41 § sjömanslagen som anförts i promemorian. Av tillgängliga uppgifter rörande fartygsförslisningar under åren 1955—59 framgår, att under denna tid icke ett enda fall förekommit, där ett uppgivande av reciprocitetskravet skulle inneburi ökad kostnad för redaren. Den föreslagna reformen kan därför icke antagas få nämnvärd betydelse i ekonomiskt av-

seende. Jag vill därför förorda att den i promemorian föreslagna lagändringen genomföres. I samband härmed bör 1934 års kungörelse angående utländsk sjömans likställighet i visst fall med svensk sjöman upphävas.

Motionerna

Den ändring av 41 § andra stycket sjömanslagen, som föreslås i propositionen, omfattas även av motionärernas yrkande. Som tidigare nämnts går motionärernas hemställan emellertid betydligt längre och syftar till likställighet mellan svenska och utländska sjömän i samtliga i 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§ reglerade avseenden. Deras hemställan dikteras också av andra skäl än propositionsförslaget.

I motionerna redogöres inledningsvis för den svenska sjöfartens utveckling efter sista världskriget samt för den strukturförändring som ägt rum. Det uppges sålunda, att omkring 70 procent av det sammanlagda svenska handelstonnaget i dag befinner sig i trafik mellan främmande länder och att det kan förflyta år innan fartygen angör svensk eller ens europeisk hamn. Detta har bland annat fört med sig, att det svenska inslaget bland de ombordanställda blivit allt mindre och det utländska inslaget allt större. Medan mycket få svenska sjömän tjänstgör ombord på främmande nationers fartyg, är antalet utländska sjömän ombord på svenska fartyg mycket stort. Vid utgången av år 1959 var sålunda av Svenska sjöfolksförbundets omkring 21 000 medlemmar 7 916 medlemmar av utländsk nationalitet från 52 olika nationer. Motionärerna fortsätter:

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.

Motionärerna anför vidare, att den svenska sjöfartsnäringen i dag är absolut beroende av ett betydande tillskott av utländska sjömän. Sedan motionärerna därefter belyst de aktuella bestämmelserna med några exempel ur praktiken fortsätter de:

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.

Remissyttrandena över motionerna

Samtliga remissinstanser med undantag av Sveriges redareförening in- tar en positiv ståndpunkt till motionerna.

Sjöfartsstyrelsen framhåller inledningsvis, att man torde få räkna med att utländsk arbetskraft även framdeles i betydande utsträckning måste anställas för att bemanna vår handelsflotta. Styrelsen fortsätter:

Sjömanslagen reglerar de anställdas rättigheter och skyldigheter i tjänsten. Principiellt har sjömännen tillerkänts likställighet med arbetstagare i land. Den sociala reglering som kommer till uttryck i lagen innebär emellertid, såsom uttalas i motionen, att flera väsentliga undantag göres, som giver utländska sjömän sämre förmåner än deras svenska kolleger. Utlänningarnas sociala rättsställning inom den svenska handelsflottan är i så måtto icke helt tillfredsställande och kan — vilket likaledes uttalas i motionen — icke anses representativ för nutida svenskt socialt betraktelsesätt. En förbättring av de utländska sjömannens sociala rättigheter är därför önskvärd. Därmed är dock icke sagt att utlänningar bör i alla avseenden likställas med svenskar. En del av de sociala förmåner, som genom sjömanslagen tillerkännes svenska sjömän, torde hava betingats mera av deras medborgarskap såsom sådant än av enbart sjöfartssociala skäl. En förbättring av de utländska sjömannens sociala förhållanden synes sålunda få bedömas och avvägas med utgångspunkt från de betingelser under vilka de anställas samt med beaktande av förhållandena i övrigt. — — —

Utländskt sjöfolk som anställs å våra fartyg beskattas enligt därom särskilt gällande bestämmelser. Av den utveckling som på senare år varit be- tecknande för den svenska sjöfartsnärings har följt att en ganska stor procent av tonnaget sysselsättes i trafik uteslutande mellan utländska hamnar. Sjömännen å dessa fartyg kommer följaktligen i stor utsträckning icke till Sverige och erhåller över huvud taget icke några förmåner som eljest tillkommer skattebetalare. Dessa sjömän torde betrakta beskattningen såsom en avgift som måste erläggas i samband med anställningen i svenskt fartyg. Då de anställda utlänningarnas sammanlagda lönebelopp numera är högst betydande tillföres den svenska statskassan följaktligen härigenom ganska betydande skattemedel. *Sjöfartsstyrelsen* anser för sin del att

det sätt på vilket utländska sjömän beskattas jämväl utgör ett motiv för att de i de hänseenden som här avses böra i möjligaste mån vara likställda med svenska sjömän.

Mot bakgrund av det anförda förordar styrelsen, att frågan om en förbättring av de sociala villkoren för de utländska sjömännen blir föremål för särskild utredning. Därvid bör sjöfartens internationella karaktär och därav följande konkurrensförhållanden beaktas samtidigt som anställningsförhållandena ingående klarlägges. Styrelsen anser vidare, att man bör pröva huruvida staten med hänsyn till de utländska sjömännens beskattning skall i någon mån deltaga i bestridandet av de kostnader, som förbättrade sociala förmåner kan komma att föranleda. Slutligen förutsätter styrelsen med hänsyn till det nordiska samarbete, som föregått både tidigare och nu gällande sjömanslag, att nordiskt samarbete kommer till stånd jämväl vid ifrågavarande utredning.

Arbetsmarknadsstyrelsen tillstyrker också att en allsidig utredning sker av de frågor, som är förknippade med genomförandet av en principiell likställighet mellan svenska och utländska sjömän. Styrelsen motiverar sitt ställningstagande på följande sätt:

Såsom motionärerna framhållit är den svenska sjöfartsnäringen i dag starkt beroende av det tillskott av utländska sjömän, som efter hand tillförts handelsflottan. Redan av denna anledning framstår det enligt styrelsens mening såsom i hög grad otillfredsställande att i främmande länder hemmahörande sjömän, vilka tjänstgör på svenska fartyg och där utföra samma arbete som svenska sjömän, inte åtnjuter samma sociala förmåner m. m., som de svenska sjömännen i motsvarande fall är berättigade till. Såvitt styrelsen kunnat finna, är de möjligheter till reciprocitet i fråga om förmåner åt utländska sjömän, som finns enligt sjömanslagens nuvarande bestämmelser härom, i dagens läge uppenbart otillräckliga.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller att en ordning varigenom utländsk sjöman blir sämre ställd beträffande sociala förmåner än sina svenska kamrater icke står i överensstämmelse med den allmänna uppfattningen här i landet att den utländska arbetskraften, som sysselsättes inom vårt näringsliv, skall åtnjuta förmåner likvärdiga dem som gäller för svenska medborgare. Föreningen fortsätter:

Den svenska handelsflottan bemannas numera till över en tredjedel av utländskt sjöfolk. Behovet av tillskott av utländsk arbetskraft på våra fartyg torde sannolikt komma att bestå. Många av de utländska sjömännen, som bemannar våra fartyg, har lång tjänstetid i den svenska handelsflottan; en stor del av denna arbetskraft är stationär och utgör för näringen en värdefull tillgång. Det sannolika framtidsbehovet av denna arbetskraft och beredvilligheten hos dessa sjömän att fortsätta segla i svenska fartyg anser föreningen, utöver de redan redovisade principiella synpunkterna, vara fullgoda skäl för att undanröja hindren för att utländska sjömän nu vägras det skydd, sjömanslagens bestämmelser avser att skänka.

Liknande synpunkter framföres av *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Svenska stewardsföreningen* och *Svenska sjöfolksförbundet*. De båda sistnämnda organisationerna framhåller också att de utländska sjömännen icke

hade någon skattskyldighet i Sverige vid tiden för sjömanslagens tillkomst och att det därför förelåg visst fog för att inte ge dem samma sociala skydd som de svenska sjömännen. I och med att skattskyldighet år 1954 införts även för utländska sjömän har detta skäl för bristande likställighet mellan svenska och utländska sjömän emellertid bortfallit.

Sveriges redareförening slutligen avstyrker motionerna. Föreningen kan inte finna det rimligt att svensk rederinäring skall belastas ytterligare på det sätt motionärerna föreslår. Inte heller finner föreningen det riktigt att ifrågavarande förmåner skall tillkomma utländska sjömän hemmahörande i stat, vilken icke tillförsäkrar svenska sjömän å fartyg, tillhörande denna stat, motsvarande förmåner. Föreningen framhåller också att reciprocitetsprincipen hittills varit vägledande i svensk lagstiftning av denna art.

Utskottet

Jämlikt 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§ sjömanslagen tillerkännes sjömännen vissa förmåner, huvudsakligen av sjöfartssocial natur. I enlighet med principer, som kan ledas lång tid tillbaka, göres därvid i väsentliga avseenden skillnad mellan svenska och utländska sjömän. Sålunda är följande förmåner tillförsäkrade allenast svenska sjömän: sjuklön vid arbetsoförmåga till följd av könssjukdom, tilläggslönen till avlidna sjömans efterlevande hustru eller barn under 16 år, fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring, tolv veckors fri sjukvård i utlandet (för utländsk sjöman gäller 6 veckor), fri hemresa med underhåll vid sjukdom, fri sjukhusvård m. m. i utlandet i händelse av könssjukdom i smittsamt skede, lön vid arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande samt fri hemresa med underhåll och ersättning för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande. Samtliga dessa förmåner kan emellertid efter Konungens förordnande tillerkännas jämväl utländsk sjöman, men endast under förutsättning att hans hemland bereder svensk sjöman motsvarande förmåner, den s. k. reciprocitetsprincipen. Sådana förordnanden har meddelats beträffande finska och danska sjömän samt såvitt gäller rätt till lön vid arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande de sjömän, vilkas hemland ratificerat en i ämnet av Internationella arbetsorganisationen i Genua år 1920 antagen konvention nr 8, som vunnit anslutning utöver från Sverige från 29 andra länder.

I förevarande proposition föreslås sådan ändring av 41 § andra stycket sjömanslagen, att utländsk sjöman tillförsäkras samma rätt till lön under arbetslöshet till följd av fartygets förolyckande, som tillkommer svensk sjöman. Förslaget motiveras huvudsakligen därmed att den svenska lagstiftningen, som i detta avseende ytterst grundar sig på ovannämnda konvention, icke står i full överensstämmelse med denna. Det i sjömanslagen upprätthållna kravet på reciprocitet har nämligen icke någon motsvarighet i konventionens ordalydelse.

Den ändring som sålunda föreslås i propositionen omfattas även av motio-

närernas hemställan. Denna går emellertid betydligt längre och syftar till likställighet mellan svenska och utländska sjömän i samtliga de avseenden som regleras i ovannämnda paragrafer. Motionärerna framhåller att inslaget av utländska sjömän i den svenska handelsflottan är mycket stort — cirka 38 procent — samt att svensk sjöfartsnäring i dag är beroende av ett betydande tillskott av utländsk arbetskraft. De finner det oförenligt med svensk rättsuppfattning, att dessa anställda, som gör en värdefull insats i svenskt näringsliv, genom särskilda bestämmelser ställs i en undantagsställning jämfört med svenska medborgare. Detta förhållande ter sig enligt motionärerna särskilt otillfredsställande mot bakgrund av att de utländska sjömännen numera i regel betalar 15 procent av sin inkomst i sjömansskatt till Sverige.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot det i propositionen framlagda förslaget och tillstyrker därför bifall till detsamma.

Beträffande de genom motionerna aktualiserade spörsmålen får utskottet anföra följande.

Vid tillkomsten av den nu gällande sjömanslagen hade utländska sjömän, anställda å svenska handelsfartyg, icke skyldighet att erlægga skatt till Sverige för inkomst förvärvad i sådan anställning. Detta förhållande har onekligen kunnat åberopas som grund för att utländska sjömän icke tillerkänts samma sociala förmåner som svenska sjömän. Från och med den 1 januari 1954 skall emellertid sjöman, som icke är bosatt här i riket, erlægga sjömansskatt med 15 procent av sin kontanta inkomst ombord, såvida han inte visar att han är skattskyldig i annat land för inkomsten. På grund av denna föreskrift tillföres den svenska statskassan årligen icke obetydliga skattebelopp. Därigenom har grunden för de nuvarande undantagsbestämmelserna i sjömanslagen i icke oväsentligt avseende urholkats. Den gällande ordningen står uppenbarligen också i strid mot den numera allmänt vedertagna uppfattningen här i landet, att utländsk arbetskraft, sysselsatt inom svenskt näringsliv, skall åtnjuta förmåner likvärdiga dem som tillkommer den inhemska arbetskraften. Denna uppfattning gör sig i synnerhet gällande i fråga om förmåner som utgår i för den enskilde särskilt bekymmersamma situationer. Det är då att märka att de nu diskuterade paragraferna i sjömanslagen avser just sådana situationer, sjukdom utanför hemlandet, stöd åt familjen vid sjömans bortgång, arbetslöshet och förlust av personlig egendom till följd av fartygets förolyckande etc. Samtliga dessa omständigheter talar enligt utskottets mening för att ifrågavarande bestämmelser i sjömanslagen göres till föremål för omprövning, så att utländska sjömän i möjligaste mån blir likställda med svenska sjömän. Visserligen innehåller sjömanslagen redan nu möjlighet för Konungen att förordna därom. Förutsättningen är emellertid som nämnts att svenska sjömän tillerkännes samma förmåner i de utländska handelsflottorna. Detta krav på ömsesidighet försvårar med nuvarande fördelning av den svenska och utländska arbetskraften till sjöss ett effektivt genomförande av likställigheten om-

bord å svenska handelsfartyg. Det är också betecknande att sådana överenskommelser träffats i ytterst liten utsträckning.

Emellertid torde enligt utskottets mening erforderliga ändringar i sjömanslagen inte kunna vidtagas på grundval av nu föreliggande material. Frågan om förbättring av de sociala villkoren för de utländska sjömännen bör därför göras till föremål för utredning. Därvid torde jämväl övervägas — såsom sjöfartsstyrelsen anfört — huruvida staten bör delta i bestridandet av de kostnader, som förbättrade sociala förmåner för utländskt sjöfolk kan komma att föranleda. Utskottet bedömer ifrågavarande spørsmål som så angeläget att förslag i ämnet snarast möjligt bör föreläggas riksdagen.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte bifalla förevarande proposition, nr 137; samt

B. att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 155 och II: 187, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning i syfte att bereda utländska sjömän sjöfartssociala förmåner likvärdiga dem som enligt sjömanslagen utgår till svenska sjömän.

Stockholm den 16 maj 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand*, Nils Elowsson, Axel Svensson*, fru Carlqvist, fröken Nordström, herrar Kaijser, Nyman* och Thorsten Larsson;

från andra kammaren: herr Nilsson i Göteborg, fröken Sandell, fru Gunne, herrar Johansson i Södertälje, Carlsson i Huskvarna, Carlsson i Göteborg, Gomér* och Tobé*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.