

## N:o 44.

Ank. till Riksd. kansli den 6 april 1908, kl. 11 f. m.

*Utlåtande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående vissa ändringar i sjölagen m. m.*

Till behandling af lagutskottet har hänvisats en inom Andra Kammaren af herr *C. G. Lindley* afgifven motion, n:o 152, uti hvars syfte herrar *Hj. Branting, Aug. Nilsson, Ernst Blomberg, N. E. Lindberg, Viktor Larsson, Bernh. Eriksson, Nils Persson, A. C. Lindblad, A. J. Christierson, Värner Rydén, L. J. Carlsson, E. C. Kropp, F. W. Thorsson, E. A. Leksell* och *K. A. Tengdahl* instämt. Motionen är af följande lydelse:

»Redan på 1870-talet började röster höjas i vårt land på att få en reformering af då gällande sjölag, hvilken i mångt och mycket ansågs ofullständig samt stridande mot dåtida rättsbegrepp. År 1882 tillsattes af Kungl. Maj:t en kommitté med uppdrag att i förening med liknande kommittéer från Norge och Danmark revidera sjölagen med hufvudsakligt aktgifvande på att åstadkomma lika lydande sjölagar för de tre nordiska länderna. I den till Konungen aflämnade skrifvelsen anför kommittén, att den antagit, »att, om än yrkanden — såsom vid 1882 års riksdag — framkommit om revision af 1864 års sjölag, det kommittén lämnade uppdraget likväl mindre föranledts af behovet att afhjälpa förefintliga bristfälligheter i gällande sjölagstiftning än af önskan att genom fortskridandet på den väg, för hvilken Riksdagen i sin underdåniga skrifvelse den 9 maj 1876 uttalat sig, ytterligare utvidga området för den gemensamma skandinaviska handelslagstiftningen. Kom-

mittén har därför ansett det vara sin förnämsta uppgift att söka vinna öfverensstämmelse med de norska och danska förslagen.»

Häraf följer, att den viktiga frågan om sjölagens modernisering i human och för den personliga säkerheten betryggande anda fått vika för frågan om att åstadkomma en lika lydande sjölag i Sverige, Norge och Danmark. Bristfälligheterna ha fått kvarstå och kvarstå i närvarande stund samt böra därför föranleda en snar revision.

Dessa bristfälligheter äro förvisso af flerfaldiga slag, berörande såväl redare, befälhafvare, assuradörer och köpmän som ock det åfartygen anställda manskapet. I all synnerhet har den sistnämnda kategorien en hel rad af befogade anmärkningar att göra mot gällande sjölag.

Sjölagens bestämmelser spela äfvenledes en betydligt större roll för sjöfolket, än hvad motsvarande lagar göra för de ilandvarande yrkesgrupperna, ty sjölagen innehåller sådana föreskrifter, som binda sjöfolkets rörelsefrihet och som moraliskt göra staten till sjöfolkets förmyndare.

På grund häraf är det statens plikt och skyldighet att skydda och bevaka sjöfolkets andliga och materiella välbefinnande, men däri tyckes staten hafva brustit på ett beklagansvärdt sätt.

Vi behöfva endast hänvisa till den fullständiga saknaden af preventiva skyddslagar — den s. k. Plimsollslagstiftningen — och torde enbart genom denna uraktlåtenhet ett mycket stort antal sjöfolk ha njutit en förtidig död. I arbetareförsäkringskommitténs betänkande af år 1888 angifves det genom olycksfall aflidna sjöfolket uppgå till 48,5 procent å hela antalet aflidne. Dessa siffror äro synnerligen talande och borde enbart af denna anledning ha framkallat omedelbara åtgärder från statsmakternas sida. Att i en officiell rapport ha konstaterat, att närapå hvarannan person, som går till sjös, måste bereda sig på en våldsam död och att sedermera lämna en sådan rapport utan afseende, är mer än en underlåtenhetssynd från förmyndarens sida. Icke fullt så ohyggliga, men dock tillräckligt grymma äro de uppgifter, som lämnas i utlåtandet af den tillsatta kommittén för utredning angående förbättrad pensioneringssätt för sjömän och hvars verkställda undersökning omfattar femårsperioden 1895—1899 samt angifver procentantalet till 38,6 procent för de genom olycksfall aflidne. Hela antalet aflidit sjöfolk af alla grader, med frånräkning af f. d. yrkesutöfvare och fiskare, uppgår under denna femårsperiod till 2,634 och af dessa ha 1,017 aflidit genom olycksfall, mestadels genom drunkning, eller 875 personer af hela antalet. Det duger icke här att skylla på försynen, ty det är icke en försynens

skickelse, om ett fartyg förliser, då det kanhända har gått till sjöss, dåligt utrustadt, dåligt bemannadt, öfverlastadt eller läckigt.

Vid 1899 års riksdag väcktes af herr A. Johansson i Möllstorp motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande inför Riksdagen af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag. Som bekant afstyrktes motionen af lagutskottet, som understöddes af Första Kammaren. Ar 1901 gjordes en liknande framställning af herr E. Smith, Stockholm, med resultat att kamrarna godkände, att en skrifvelse afläts till Kungl. Maj:t i berörda syfte. Först i slutet af 1906 blef det emellertid något åtgjordt i denna fråga genom tillsättandet af den s. k. sjöfartskommittén. Detta var ingen dag för tidigt, snarare motsatsen, ty under tiden hade England ånyo tagit ett betydande steg på sjölagstiftningens område till skydd för dem som å fartygen måste söka sin utkomst och härtill beslutat att äfven tillämpa dess bestämmelser på till England kommande fartyg af utländsk nationalitet, hvars länder icke äga motsvarande skyddslagsbestämmelser, som den engelska lagen innehåller.

Härigenom har vårt land tillfogats förödmjukelsen att ställas under förmynderskap af ett annat lands lagstiftning. Det torde ännu vara för tidigt att yttra sig om resultatet af den tillsatta kommitténs arbete. Kommitténs uppdrag är dock af en begränsad karaktär, som hufvudsakligen afser att skapa betryggande bestämmelser i fråga om säkerhetsanordningarne ombord å fartyg. Men vid sidan häraf finnes en hel del andra missförhållanden, som kräfva lagstiftningens hjälp för deras snara undanröjande. Säkerheten till lif och lem för vårt sjöfolk är onekligen den mest viktiga frågan och kräfver betydligt arbete för att få praktiska och nöjaktiga bestämmelser om fartygs konstruktion, bemanning, lastlinje, däcklastbestämmelser m. m. samt säkerhetskontroll på fartygs sjövärdighet genom en fortlöpande inspektion. Vid sidan häraf behöfs emellertid en genomgripande revision af bestämmelserna om besättningens logerande samt en tillfredsställande sundhetsinspektion. Vidare behöfs en modernisering af manskapets spisförordning jämte kontroll å skeppsprovianten samt en revidering af de i många fall rent antika sjölagsbestämmelserna, som reglera sjöfolkets ställning till redaren och befälhafvaren. Beträffande de två första frågorna, så beröra de den nu sittande sjöfartskommitténs uppgift, ty sjöfolkets hälsa och välbefinnande, vare sig den är orsakad af ohälsosamma skansar eller af dålig kost, måsta gifvetvis inverka på fartygets sjövärdighet, liksom att frågan om arbetstidens längd och häraf följande

öfveransträngning måste sättas i samband med bemanningsfrågan. Men något definitivt uppdrag förefinnes likväl icke för kommittén att utreda dessa spörsmål utöfver hvad som ingår i fartygs sjövärdighet. Att detta icke blir till fyllest torde nedanstående utvisa. Som betänkelig brist i nuvarande sjölag framstår obefintligheten af någon som helst bestämelse om de ombordvarandes logerande. Enda bestämmelse härom som finnes är i den af Kungl. Maj:t utfärdade förordningen om skeppsmätningen som lyder:

§ 14. Sedan totala dräktigheten af ett fartyg blifvit på ofvan beskrifna sätt utrönt, skola därifrån, för bestämmande af fartygets afgiftspliktiga dräktighet, afdrag göras för följande i den totala dräktigheten inberäknade rum, nämligen:

a) rum, som uteslutande äro inrättade för befälhafvarens be-  
gagnande;

b) hvarje för besättningen eller för befälhafvaren och besättningen gemensamt uteslutande inrättadt rum, under eller ofvan däck, hvilket har en rymd af minst 2,4 kubikmeter för hvarje man och har ett ytinnehåll, mätt på durken, af minst 1,11 kvadratmeter likaledes för hvarje man, rummet är afsedt att inhysa; dock under villkor tillika att sådant rum befinnes vara väl drifvet och tätadt, hvad däck, tak, durk och skott beträffar, samt starkt byggdt, väl förbundet och försedt med nödiga inrättningar för luftväxling och vattenaflopp; äfvensom att, när fråga är om svenskt fartyg, öfver ingången, dörren eller däcksbalken med orden »00 man det största antal personer, som uti rummet får enligt ofvanstående bestämmelser inrymmas»;

I denna förordning förefinnes således icke någon bestämmelse om skyldighet för skeppsredaren att uppföra bostad åt de ombordvarande, icke heller förbud mot manskapets inhysande i därtill otjänliga eller små lokaler; det enda som i denna förordning stadgas är, att dessa lokaler skola vara af föreskrifven storlek och skick för att undandragas fartygets afgiftspliktiga dräktighet. Denna förordning verkar emellertid som normgifvande vid beräkandet af skeppsskansarnes storlek, i allmänhet dock snarare öfver än under. Detta torde äfven vara mer än behöfligt! Man behöfver endast tänka sig hvad två kubikmeter luftutrymme betyder för en människa att däri ha sin bostad och i samma utrymme härbärgera sina kläder och öfriga förnödenheter; och vidare tänka sig, att sjöfolkets kläder som oftast äro våta och smutsiga genom intim beröring med last och vatten samt att, då annat torkrum i allmänhet saknas, skansen måste användas till detta ändamål och att man sedermera nödgas ligga i samma rum och insupa de ohälsosamma

ångorna. Ventilationsanordningarne äro äfven merendels synnerligen underhaltiga, där de ens finnas. På ett stort antal fartyg finnas inga andra ventilationsanordningar än genom den öppna dörren, luckan eller sidportarne — ja man kan här inom själfva hufvudstaden påträffa ångare med skansar så inrättade att besättningen omöjligen kan få eld på en tändsticka, efter att ha vistats en natt i skansen, utan att först någon tid haft luckan öppen för frisk lufts inträngande.

Den kungl. förordningen berör dock luftväxlingen, men nämner icke ett ord om skansarnas uppvärmning. Många fartyg, i synnerhet smärre segelfartyg, ha icke heller några anordningar, hvarigenom manskapslogementen kunna uppvärmas och ha flerfaldiga olyckor inträffat genom primitiva eldningsåtgärder, som ha slutat med ihjälösning. Yt-innehållet är äfvenledes som oftast alldeles otillräckligt. På många ångfartyg exempelvis så är det omöjligt för besättningen att kunna kläda sig samtidigt, utan måste en del ta reträtten till sina kojor för att där i liggande ställning söka praktisera sig i kläderna. Samma förhållande gör sig äfven gällande, då besättningen gemensamt skola intaga sina måltider.

De som icke få rum på durken måste med sina matportioner praktisera sig i koken för att där på ett obekvämt sätt intaga sin föda. Skansarnas belägenhet och öfriga inredning lämna äfvenledes åtskilligt att önska. Skansar under däck äro merendels mörka och fuktiga; kommer så härtill svettning från oklädda järnbalkar, läckigt tak, afdunstningar från kabelgatt eller från i samband med skansarna befintliga olje- och lamprum samt klosetter, så får man en bild af de missförhållanden, som i allmänhet vidlåda manskapets logement.

I det af pensioneringskommittén afgifna betänkandet finnes bland annat en tabell utvisande dödsorsakerna bland det afidna sjöfolket som förut blifvit berörd, däraf framgår att af de som ljutit en naturlig död har cirka en femtedel af alla afidna sjömän dött till följd af bröstsjukdomar — *hufvudsakligast lungsot*. Äfven om man icke har fog för påståendet att dessa personer skulle ha ådragit sig sjukdomarne till följd af dessa allmänt dåliga skansar, så torde det icke vara möjligt att förneka utan att de haft en ogynnsam inverkan på sjukdomarne och dessutom utgöra dessa små mörka och fuktiga skansar en synnerligen fördelaktig jordmån för spridandet af tuberkulösa sjukdomar.

I en bok angående fångvårdsväsendet här i Sverige finnes ett uttalande, som är värdt att här återgifvas:

»Den penitentiära vetenskapen har, stödd på erfarenheten, stannat vid den uppfattningen att en blott för natten afsedd cell bör vara af

16 km. storlek, under det att celler, där fångar förvaras både natt och dag, böra vara af minst 25 km. storlek.» Således: en förbrytare, som förvaras i ett hygieniskt renligt och i allmänhet väl ventileradt fängelse behöfver mellan 16 och 25 km. luftutrymme, medan en sjöman eller äldre anses kunna afspisas med 2: 04 km. luftutrymme.

Hvad som här kräfvos är icke enbart lagbestämmelser om skansars luftutrymme och golftyta, jämte bestämmelser om nödig uppvärmning, belysning och ventilation, utan äfven bestämmelser om en fortlöpande sundhetsinspektion från myndigheternas sida.

Kosthållet har under alla år varit en källa till ständiga misshälligheter ombord å fartygen. Grundorsaken härtill torde tillskrifvas den enformighet, som i allmänhet gör sig gällande i fråga om skeppskosten. Under gångna tider, innan de nyare konserverings- och matberedningsmetoderna voro kända, voro sjöfarande uteslutande hänvisade till att lifnära sig af salta eller torkade födoämnen, undantagandes de tillfällen, då färsk proviant från land kunde anskaffas. Nu återigen föreligger intet hinder för att ombord å fartyg kunna medtaga alla de proviantartiklar som ingå i den ilandvarande befolkningens bruk och sedvänjor. Sjölagen föreskrifver, att befälhafvaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisförordningen. Sjöfolket anser emellertid denna af Kungl. Maj:t senast år 1896 reviderade spisförordning icke vara tillfredsställande eller i öfverensstämmelse med de nutida kraf, som arbetare i allmänhet och äfven de i små omständigheter anse sig ha rätt att kräfva.

Vid en första granskning af denna spisförordning får man ett intryck af, då man ser de fastställda kvantiteterna af kött och fläsk, att sjöfolket ingalunda är dåligt lottadt vid jämförelse med hvad som i allmänhet kommer andra arbetare till godo, men gör man sig mödan att studera hela spisförordningen, så skall man snart finna, att detta är nästan det enda sofvel som består och hvilket följaktligen fördeladt på alla måltiderna ingalunda kan anses såsom öfverflöd utan snarare som otillräckligt för att stilla de kroppsliga krafven på näringsämnen. De som haft tillfälle att följa sjömanskallet veta alltför väl hvilken skillnad som uppstår mellan den tid då köttet eller fläsket upptages ur sin saltlake, tills det hamnar i sjöfolkets skans. Frånräknadt ben, senor och kanhända en del oätbart fett, blir den för hela dygnet afsedda fläsk eller köttportionen per man i vanligheten icke större än att den ledigt kan konsumeras till middagsmåltiden. Fördelaktigt verkar därför den på senare tider tillkomna bestämmelsen, som reducerar köttransonerna

med en sjättedel, men i utbyte fastställer 150 gram salt sill; härigenom slipper sjöfolket att åtminstone för ytterligare en måltid vara utan soffel till de hårda skeppsskorporna. Emellertid kan icke denna eller de öfriga små förändringarne i 1896 års spisförordning upphäfva den till leda gränsande enformighet, som vidlåder kosthållet ombord.

Ännu värre blir förhållandet i varma klimat, då besättningen och i all synnerhet eldarne formligen plågas genom denna olämpliga spisordning, som med undantag af bestämmelsen om, att hvar och en vid maskinen anställd skall äga rätt att utfå lämplig kvantitet hafremjöl för att blandas med dricksvattnet, icke tager någon som helst hänsyn till klimatiska förhållanden. Kommer så härtill, att födoämnen icke äro af prima beskaffenhet utan just inköpta på grund af sin prisbillighet, kanhända beroende af att besättningens kosthåll på entreprenad öfvertagits af befälhafvaren eller af restauratrisen och därtill kanske tillagade af en undermålig kock. Denna funktion utöfvas som oftast å våra segelfartyg af en minderårig pojke, som icke äger de ringaste begrepp om matlagning, och torde besättningens vantrefnad under dylika förhållanden ingalunda vara förvånansvärd. Redan för 15 år sedan infördes i England en födoämne-inspektion å den proviant och vatten, som var afsedt att medtagas vid längre sjöresor och enligt den förlidet år genomförda sjölagsreformen i samma land skall hvarje skepp af 1,000 gross-tonnage eller däröfver anställa examinerade kockar. Samtidigt tillfördes den där i landet gällande spisförordningen en del fördelaktiga förbättringar och bland annat fastslås att margarin icke får utportioneras i stället för smör.

Enligt den svenska spisförordningen kan icke allenast margarin utlämnas i stället för smör, utan till och med olivolja är där fastställdt som lämpligt surrogat; likaså kan socker få utbytas mot sirap. Äfven här i landet behöfver spisförordningen reformeras åtskilligt i modern anda och därjämte behöfs äfven att införas såväl examination för kockar som inspektion å födoämnen.

Ingen yrkesklass lefver i vårt land under så hårda lagbestämmelser som hvad sjöfolk nödgas göra. Deras rörelsefrihet och personliga själfständighet är på alla sidor kringskuren och hämmad af drakoniska straffparagrafer. Den föräldrade legohjonsstadgan i land är en liberal företeelse i jämförelse med de sjölagsparagrafer som reglera sjöfolkets ställning till sina arbetsgifvare, och dock betraktas legohjonsstadgan numera så pass föräldrad, att den icke längre är fullt tillämplig för dem som den afser att omfatta. De i många hänseenden efterblifna

landtarbetarne ha börjat undandraga sig legohjonsstadgan genom att icke låta städja sig, men sjöfolket saknar alla dylika möjligheter, då de vid alla utländska resor måste »mönstra» genom undertecknandet af en förbindelse enligt af myndigheterna utfärdadt formulär, hvori den påmönstrade binder sig till de i sjölagen fastställda bestämmelserna.

Sjöfolkets ofria ställning framgår tydligt i början af sjölagens fjärde kapitel, som handlar om besättningen och hvars § 75 lyder:

»Underlåter sjöman, som blifvit påmönstrad eller som skriftligen förbundit sig till inställelse å viss dag, eller bevisligen erhållit del af skriftlig kallelse att å viss dag iakttaga inställelse, att i rätt tid infinna sig ombord, eller går sjöman därifrån utan befälhafvarens tillstånd, eller kommer sjöman, som efter erhållet tillstånd gått i land, icke tillbaka i rätt tid, äge befälhafvaren rätt att till hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet. De kostnader, som uppstå för sjömannens inställande i tjänst, må afdragas å hans hyra.»

Att efter mönstringen icke infinna sig ombord utgör här en förseelse af sådan art att den berättigar till arresteringsåtgärder. Visserligen kan det ju sägas, att denna uraktlåtenhet att infinna sig är liktydig med ett aftalsbrott och följaktligen straffbart, men för sjöfolkets del blir skillnaden den, att detta göres till en kriminell förbrytelse i stället för att medföra civilrättsligt ansvar.

I England räknas icke ens vägran att efter mönstring medfölja fartyget som någon förseelse, då återbud har lämnats i så pass god tid att annan person kunnat anskaffas. Man har där utgått från att påmönstradt sjöfolk i allmänhet icke haft tillfälle att vidare noggrant studera det fartyg, å hvilket de blifvit påmönstrade, och har man därför medgifvit för den påmönstrade att komma ifrån en måhända riskabel anställning.

I Amerika har därvarande lagstiftande församling beslutat att helt upphäffa alla sådana bestämmelser, när de stodo i strid med den i Amerikas Förenta stater antagna författningen, som säger: »Vare sig slafveri eller tvångstjänst, med undantag af straff för begånget brott, för hvilket personen i fråga må vara lagligen dömd, får existera inom de förenade staterna eller å ort som står under dess domvärjo.»

Några större olägenheter ha icke försports från dessa länder, i följd af mera humana rättsbestämmelser. Tvärtom tyckas just dessa länder ha blifvit så öfverlupna med svenskt och andra nationers sjöfolk, att man ansett sig böra uppställa skärpta villkor för deras inflyttning.

I nära samband med ofvan åberopade § stå vidare sjölagens §§ 106, 107, 297, 298, 299 och 300, hvilka handla om rymning. Enligt den första af dessa paragrafer äger redaren att vid eventuell rymning



beslagtagna och för egen del behålla eventuellt kvarlämnade effekter eller innestående hyra. Lagstiftarne hafva här, helt visst, aldrig tänkt sig möjligheten för denna paragrafs utnyttjande till vinst för fartygets ägare, genom det i en del länder praktiserade systemet att »drifva ut» besättningen genom hårdt arbete och dålig kost, för att på så sätt komma i besittning af deras under längre resor intjänta lön. På grund af den ringare sjöfarten, som från vårt land har bedrifvits på dessa aflägsnare farvatten, har denna fråga icke haft någon större betydelse, men den kan få.

Frågan om rymning är för öfrigt ett spørsmål, som tarfvar en grundligare utredning. Ju mera man hindrar en med sitt fartyg eller befäl missnöjd person från rätten att få afmönstra, ju starkare växer tanken på att genom rymning undandraga sig det obehagliga. Rymning af svenskt sjöfolk från svenska fartyg i svensk hamn borde aldrig få förekomma, då lagarne borde vara så formulerade, att rätt till uppsägning och afmönstring vore en oförytterlig sak. Sedda från dessa synpunkter, måste man medgifva, att följande sjölagsparagrafer äro allt annat än tillfredsställande:

§ 107. Förekommer anledning att rymning tillämnas, må befälhafvaren, så länge faran för rymning fortvarar, hålla besättningens tillhörigheter under särskildt förvar. Beträdes sjöman med försök till rymning eller gripes förrymd sjöman, äge befälhafvaren hålla honom i fängsligt förvar, ombord eller i land, till dess fartyget afseglar.

§ 297. Underlåter sjöman att inställa sig i tjänst i vederbörlig tid, straffes med böter, högst femtio kronor. Tager sjöman hyra å fartyg för tid, under hvilken han på grund af äldre hyresaftal är pliktig att tjäna å annat fartyg, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

§ 298. Rymmer sjöman ur tjänsten, straffes med fängelse i högst tre månader. Rymma flere af besättningen i förening eller efter föregående aftal, dömes till fängelse i högst sex månader. Rymmer hela besättningen eller största delen däraf, eller sker rymningen under sådana omständigheter, att rymmaren bort inse, att fartyget till följd af rymningen utsattes för fara, må till fängelse i högst ett år eller till straffarbete på lika tid dömas.

§ 299. Hvar, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller med fängelse i högst tre månader.

§ 300. Underlåter sjöman, som inmönstrats å fartyg, att inställa sig ombord före fartygets afgang från den ort, där resan börjar, eller blifver sjöman borta från skeppsbord mer än tjugufyra timmar utan lof

eller utöfver erhållet lof, straffes såsom rymmare, där ej af omständigheterna pröfvas, att han icke haft för afsikt att afvika ur tjänsten.

Lagen frågar här ytterst litet efter motiven, den endast konstaterar faktum och tillmäter straffen. Huru oförnuftigt och brutalt dessa lagbestämmelser kunna verka, visas bl. a. af följande fall:

En matros E. G. Andersson mönstrade 1898 i Kalmar å skonerten »Competitor» men rymde i Karlskrona, blef häktad och ställd under åtal. Fartyget hade under tiden gått förloradt. På förfrågan, hvarför han rymt, uppgaf han, att »skutan läckte så mycket, att han fruktade att den skulle gå till botten». »Hvarför då icke begära besiktning», tillfrågades han af rättens ordförande, hvarpå Andersson genmälte, »att sådan erhålles ej på en mans begäran; öfver halfva antalet af besättningen skall häri vara ense.»

Andersson dömdes likvisst till en månads fängelse, därför att han *olofvandes* hade frälst sitt lif! Under sin anställningstid är sjöfolket dessutom så godt som i fängsligt förvar, ty befälhafvaren kan, om han så finner lämpligt, till och med i hemorten, neka en å fartyget anställd rätt att få gå i land, och då fartyget är privat egendom, kan han äfvenså neka släktingar och bekanta från att få gå ombord. Rätten till fritid, öfver hvilken sjöfolket själf kan disponera, är ganska problematisk till följd af formuleringen i sjölagens § 78, som lyder:

»Enhvar af besättningen åligger att i hamn och till sjöss, ombord och i land, noggrant åtlyda förmans befallningar angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i öfrigt med omsorg och nit fullgöra tjänsten, vare sig natt eller dag, helg eller söckendag. All skada och förlust, som genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten uppkommer, vare han pliktig att ersätta.

Råkar fartyget i sjönöd, skall besättningen göra allt, hvad i dess makt står för att rädda fartyget, och må ej utan befälhafvarens tillstånd före honom öfvergifva detsamma.»

Häremot vore intet att invända, om tillämpningen af denna paragraf inskränkte sig till att af sjöfolket fordra lydnad och plikttrohet i deras tjänsteåligganden. Hvad vi här rikta oss emot är, hvad som vid åtskilliga tillfällen blifvit konstateradt, nämligen att ifrågavarande § blifvit utnyttjad på ett för manskapet synnerligen ofördelaktigt sätt. Paragrafen får emellertid sin fulla belysning, då den sättes i samband med sjölagens §§ 101, 102, 303, 304 och 305, som är af följande lydelse:

§ 101. Vägrar sjöman att hörsamma gifven befallning eller är eljest motvillig i tjänsten, äge befälhafvaren eller, vid hans frånvaro eller förfall, den, som i hans ställe förer befälet, medelst tvång skaffa

sig lydnad. När fartyget är stadt i fara eller myteri visar sig bland besättningen eller eljest, när nöden kräfver, äge befälhafvaren bruka allt det våld, som för framtvingande af lydnad eller återställande af ordningen är nödvändigt; och åligge enhvar af besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhafvaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gärningsmannen saklös, där ej pröfvas, att större våld brukas, än nöden kräfde.

§ 102 fastställer ett antal löneafdragsstraff, som befälhafvaren äger rätt att ådöma besättningen, vid i paragrafen uppräknade förseelser.

§ 303. Sätter sig sjöman upp mot befälhafvaren och vägrar honom lydnad, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader, eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, med straffarbete i högst ett år.

§ 304. Öfverfaller någon af besättningen med våld eller hot om våld befälhafvaren i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till straffarbete i högst två år eller fängelse. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

§ 305. Sätter sig sjöfolk tillsammans och lägger det uppsåt å daga att med förenadt våld bemäktiga sig ledningen af fartyget eller tvinga befälhafvaren till någon åtgärd i tjänsten eller att för sådan åtgärd å honom hämnas eller att i förening göra våldsamt motstånd mot åtgärd, som befälhafvaren anbefallt, men vända deltagarne i myteriet af egen drift eller på befälhafvarens befallning åter till lydnad eller ordning, utan att våld å person eller egendom blifvit öfvadt; då skola anstiftare eller anförare dömas till fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader.

Vända deltagarne i myteriet ej åter till lydnad och ordning, utan visa trotsighet mot befälhafvarens befallning, dömes anstiftare eller anförare till fängelse i minst ett år eller till straffarbete från och med ett till och med fyra år, och annan deltagare till fängelse i minst 3 månader eller straffarbete från och med 3 månader till och med två år. Öfvas vid myteriet våld å person eller egendom, straffes anstiftare eller anförare med straffarbete från och med två till och med sex år och annan deltagare i myteriet med fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med tre år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, varde ock gärningsmannen straffad efter ty i 4 kap. 1 § strafflagen skils.

Det ursprungliga syftemålet med ofvan åberopade lagparagrafer torde ha varit att åstadkomma disciplin samt därigenom garantera fartygets säkerhet, när det befinner sig på resa. Erfarenheten har emellertid visat, att dessa paragrafer ofta blifvit skandalöst missbrukade, såsom t. ex. när en besättning för en tid sedan blef åtalad vid Piteå rådstufvurätt, emedan de hade vägrat att stiga upp kl. half fem f. m. för att börja lastningsarbetet (de hade kvällen förut nödgats arbeta till kl. 7 e. m.), och åtalades enligt sjölagens § 305, hvarigenom de riskerade från sex månaders till två års fängelse eller straffarbete. Endast detta fall torde ge en klar belysning åt, hvilka förfärande straff som kunna tillmätas de å fartyg anställde vid de minsta förseelser. Med en smula god vilja kan en befälhafvare utan vidare svårigheter, tack vare dessa sjölagsparagrafer, konstruera fram en anklagelse för myteri. Belysande för detta är den s. k. Magdalarättegången:

Under det att fartyget låg i East London i Sydafrika blef det en smula bråk i skansen en söndag, till följd af förtäring af spirituosa. Befälhafvaren Österlund blef då uppretad samt öfverföll en af bråkmakarne med slag och sparkar. En i skansen sofvande matros Nahlman, hvilken haft vakt hela natten och som följaktligen behöfde sofva, enär han äfven följande natt skulle ha nattvakt, gick därpå akterut för att anföra klagomål mot oväsendet, men blef äfven han i själfva kajutan mottagen med hugg och slag af befälhafvaren, samtidigt som styrmännen höllo personen för att gifva befälhafvaren tillfälle att slå. Nahlman blef sedermera slagen i bojor, som förorsakade en sådan uppsvallning å handlederna att bojorna icke kunde aftagas utan måste filas af. Härigenom uppstod benröta, hvarför matrosen vid ankomsten till svensk hamn sökte myndigheternas bistånd genom att anhängiggöra åtal. Processen pågick öfver ett år och kunde endast fullföljas tack vare kamraters ekonomiska bistånd, men resulterade endast i att befälhafvaren fick böta 75 kronor samt 25 kronors skadestånd. Men Nahlman själf blef samtidigt dömd till 20 kronors böter och undgick endast med knapp nöd den mot honom riktade anklagelsen för delaktighet i myteri.

Den 2 oktober 1906 inkom ångfartyget Duo till Sundsvall. Om bord fanns samtidigt en 17-årig norsk yngling, hvilken å resan hade råkat att skada sin fot, hvadan han icke längre var fullt arbetsför. Vid ankomsten dit sökte därför befålet ombord att blifva befriade från den sjuke ynglingen genom att förmå honom att underteckna afräkningen och från fartyget afmönstra, utan att erhålla den i sjölagen föreskrifna sjukvården. Detta ansåg besättningen vara en orättvisa, hvarför båtsmannen ombord tog den sjuke i land för att uppsöka en jurist, som

kunde åtaga sig hans sak. Följden af detta partitagande blef, att äfven båtsmannen ilandkördes, hvarpå den öfriga delen af däckbesättningen förklarade sig solidarisk med båtsmannen och slutade sitt arbete. Befälhafvaren lät därpå genom polisens försorg häkta besättningen samt yrkade ansvar å båtsmannen för anstiftan till myteri och emot de öfriga för vägran att utföra gifna befallningar. Allmänna åklagaren instämde samt yrkade ansvar enligt 303 § i sjölagen. Lyckligtvis intog domstolen en förständig ståndpunkt i det den vägrade att godkänna de åberopade lagrummen samt försatte de häktade på fri fot.

Många dylika fall skulle här kunna framdragas, men torde de här återgifna vara tillräckliga för att belysa den grad af personlig ofrihet, som sjöfolket nödgas finna sig i. Med fullt fog vågar man här påstå, att staten icke har bevakat dessa sina medborgares intressen på ett för dem fullt tillfredsställande och rättvist sätt.

Med stöd af hvad som här blifvit anfördt få vi hemställa, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville efter verkställd utredning för Riksdagen framlägga förslag till:

dels bestämmelser uti sjölagen i hvad som bör stadgas beträffande fartygens logement;

dels sådan ändring uti sjölagen att sjöfolk gifves rätt att, med i lag bestämd uppsägningstid, afmönstra i inhemsk hamn;

dels sådana ändringar uti sjölagens §§ 101, 102, 303, 304 och 305, som i socialpolitiskt hänseende jämställa sjöfolket med den ilandvarande arbetarebefolkningen;

dels ock de öfriga föreskrifter, till hvilka hvad i motionen anförts kan gifva anledning.»

Uti sin förevarande framställning har motionären i flera afseenden föreslagit ändringar i gällande sjölag och i samband därmed stående författningar. Det syfte, som därvid ledt motionären, synes hafva varit att i största möjliga utsträckning åstadkomma öfverensstämmelse mellan de förhållanden, under hvilka besättningarna å fartyg tillhörande handelsflottan utföra sitt arbete, och dem, som gälla för arbetarebefolkningen i land.

Hvad först angår motionärens förslag om införande i sjölagen af bestämmelser rörande åtgärder för ett bättre tillgodoseende af hygienens fordringar med afseende å logementen å handelsfartyg, äro onekligen de föreskrifter angående ombord å fartyg befintliga besättnings-

*Utskottets  
yttrande.*

rum, som för närvarande finnas och som upptagits i kungl. förordningen angående skeppsmätning den 10 november 1880, § 14, föga tillfredsställande. De hafva ock meddelats i ett helt annat syfte än det, hvarom nu är fråga. Det ligger i öppen dag, att på grund af fartygens begränsade utrymme mycket stora eller rent af oöfvervinneliga svårigheter skola möta att i den utsträckning, som annars kunde synas önskvärd, bereda besättningen rymliga sofplatser och andra för dess begagnande afsedda lokaler. Å de större fartygen, särskildt å dem, som äro afsedda för transoceanisk fart, torde emellertid rederierna redan på grund af svårigheten att annars kunna hålla besättningen fulltalig i regel låta sig angeläget vara att vidtaga åtgärder för att tillmötesgå alla rimliga anspråk på anordningar för besättningens trefnad och således äfven sörja för att logementen blifva tillräckligt stora samt försedda med goda uppvärmnings- och ventilationsanordningar. I flera fall gäller detta äfven om fartyg af mindre dräktighet. Å andra sidan kan det enligt utskottets uppfattning icke bestridas, att i icke få fall, i synnerhet å äldre fartyg samt å fartyg af ringa storlek, besättningen nödgas hålla till godo med logement, mot hvilka berättigade anmärkningar kunna riktas. Det må vara sant, att det friska och härdande lif sjömännen föra är ägnadt att göra dem mera motståndskraftiga mot de skadliga inflytelser, som må uppkomma däraf, att de för besättningen afsedda rum ombord äro för små och för dåligt ventilerade för att medge tillräckligt luftutrymme åt dem, som däri hafva sina sofplatser. Utskottet vill i detta sammanhang särskildt erinra, att, då väl i regel endast ungefär halfva besättningen samtidigt kan vara ledig från tjänstgöringen ombord, logementen i själfva verket icke äro så otillfredsställande, som det med hänsyn till besättningens storlek vid första påseendet kan förefalla. Att dock de mångenstädes förekommande trånga och osunda skansarna vålla besättningen obehag och otrefnad och äfven kunna i sin mån bidraga till spridande af sjukdomar och till förvärrande af redan ådragna sådana, finner utskottet ingalunda osannolikt. Det vill därför synas, som om giltiga skäl föreläge för vidtagande af åtgärder i syfte att förekomma de olägenheter, som med fog kunna anses härflyta af logementens mindre goda skick, i den mån detta är möjligt utan att kräfva alltför stora oppoffringar af fartygets ägare. Det har af motionären ifrågasatts, att i sjölagen skulle inryckas stadganden, som dels förpliktade fartygets ägare att sörja för att logementen med afseende å storlek samt anordningar för luftväxling, uppvärmning och belysning uppfyllde

vissa i lagen uppställda fordringar, och dels anordnade kontroll å dylika bestämmelsers efterlefnad. Äfven utskottet håller före, att ett försök till åstadkommande af lagbestämmelser i denna riktning bör göras. Förvisso bör dock vid meddelande af föreskrifter rörande logementens storlek nödig försiktighet iakttagas, så att icke redarens berättigade intressen komma att lida intrång. I regel torde nämligen logementen vara förlagda på ett sådant sätt, att i samma mån som en större del af fartygets utrymme för dem tages i anspråk, i samma mån minskas den del, som kan användas för intagande af last, och följaktligen äfven det utbyte redaren kan erhålla af fartyget. I synnerhet bör det enligt utskottets uppfattning icke ifrågasättas, att ägare af redan befintliga fartyg skulle tillförbindas att verkställa en förändring af fartygen endast för åstadkommande af större logement, då sådan förändring skulle medföra afsevärda kostnader. Beträffande nybyggda fartyg böra enligt utskottets åsikt ej heller de ifrågasatta bestämmelserna gifvas ett sådant innehåll, att de blifva alltför kännbara för redarne. Det är nämligen fara värdt, att, om icke nödig varsamhet iakttages vid meddelande af ifrågakomna lagbud, de till förfång jämväl för sjömännen kunna medföra en ofördelaktig inverkan på sjöfarten samt försätta vår ännu föga starka rederinäring i en alltför ogynnsam ställning vid konkurrensen med utlandet. Innan några lagbud rörande storleken af logement ombord å handelsfartyg lämpligen kunna gifvas, bör därför en utredning förebringas. — Beträffande öfriga förut omförmälda anordningar för logementens försättande i tillfredsställande skick, nämligen för åstadkommande af nöjaktig luftväxling, uppvärmning och belysning, kunna uppenbarligen ofvan framhållna betänkligheter antingen icke alls eller endast i ringare grad komma i betraktande.

En annan fråga, som beröres i den föreliggande motionen, synes utskottet i detta sammanhang jämväl vara förtjänt af uppmärksamhet. Det förefaller nämligen utskottet, som om den för handelsflottan gällande spisordning af den 17 april 1896 icke skulle vara i tillräcklig grad anpassad efter de olika förhållanden, till hvilka det blifvit alltmera nödvändigt att hänsyn tages, sedan vårt land börjat i större utsträckning taga del i den stora transoceaniska sjöfarten. Det torde visserligen vara oundvikligt, att kosthållet ombord under längre resor blifver något enformigt, men å andra sidan är det af vikt, att rimlig omväxling i kosthållet beredes och att den erhållna maten är af god beskaffenhet. De mot nu gällande spisordning riktade anmärkningar lära, såvidt utskottet kan döma, vara åtminstone i någon mån be-

rättigade, i synnerhet som det numera onekligen möter mindre svårigheter än på den tid spisordningen tillkom att åstadkomma omväxling i matordningen å fartygen. Det vill därför synas utskottet, att anledning icke saknas till att jämväl taga under öfvervägande, huruvida 1896 års spisordning bör underkastas någon revision. Att emellertid de af motionären uppställda anspråken icke därvid kunna tillfredsställas, ligger i öppen dag.

Utskottet öfvergår härefter till den ojämförligt mest vidtgående delen af motionärens framställning, nämligen den, som afser att bereda sjömännen en lika fri och själfständig ställning gentemot redare och befälhafvare, som tillkommer den ilandvarande arbetarbefolkningen gentemot dess arbetsgivare. För uppnående af detta syfte har motionären, utan att dock härför anföra några närmare motiv, till en början föreslagit, att sådana ändringar måtte vidtagas i sjölagen, att sjöfolk gifves rätt att, med i lagen bestämd uppsägningstid, afmönstra i inhemska hamn. Med anledning häraf vill utskottet erinra, att, jämlikt 2 § i kungl. förordningen angående sättet och ordningen för sjöfolks på- och afmönstring samt utfärdandet af sjömansrulla den 4 juni 1868, sådan denna paragraf lyder enligt kungl. kungörelsen den 31 december 1891, besättning må påmönstras antingen för resa till viss ort eller till viss ort och vidare eller ock för viss tid eller för seglotionstiden under ett kalenderår. Naturligtvis åligger det i regel sjömannen att kvarstanna i tjänsten under den tid det ingångna aftalet afser. I vissa, i 82—88 §§ sjölagen omförmälda fall äger emellertid sjöman påfordra att redan före aftalstidens utgång varda entledigad från sin anställning å fartyget. Dessa fall äro följande:

Är sjöman förhyrd för viss resa och ändras denna innan fartyget afgått från förhyrningsorten, äger han där erhålla entledigande; sker förändringen under resan, skall han åtfölja fartyget till resans slut, såvida icke, till följd af förändringen, fartyget kommer att gå till utländsk hamn i stället för inländsk eller till hamn utom Europa i stället för europeisk hamn, i hvilka fall sjömannen äger rätt till befrielse från vidare tjänstgöring å fartyget i första hamn, som efter förändringen anlöpes (82 §). Har sjöman efter sista påmönstringen varit i tjänst å fartyget två eller, i vissa fall, tre år, äger han, oberoende af hvad i hyresaftalet må vara stadgadt, rätt att erhålla entledigande å första ort, som för lossning eller lastning därefter anlöpes (83 §). Visar sjöman, antingen att han kan få fartyg att föra, eller, där han är förhyrd i ringare ställning, att han kan erhålla anställning såsom



förste styrman eller ansvarsmaskinist samt sätter annan duglig karl i sitt ställe, eller utbryter krig, hvilket medför fara för fartygets uppbringning, eller försäljes fartyget till utländsk man eller upphör annorledes att vara svenskt, är han berättigad att blifva befriad från anställning ombord (85, 88 §§). Har befälhafvaren mot honom öfvat grof misshandel eller underlåtit att mot sådan misshandel, som af annan ombord föröfvats, gifva honom påkalladt skydd, eller har befälhafvaren förhållit honom försvarlig kost, äger han jämväl rätt till entledigande (86 §). Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, och underlåter befälhafvaren att vidtaga den åtgärd, som för dess försättande i sjövärdigt skick erfordras, ävensom då befälhafvaren icke efterkommer af minst halfva besättningen gjord framställning om verkställande af besiktning af fartyget — där framställningen göres först efter det last intagits dock endast under förutsättning att styrman eller maskinist i densamma deltagar — äger han äfven rätt att erhålla afsked (87 §).

Om under andra omständigheter än ofvan nämnts sjöman påkallar att före utgången af den tid, som blifvit vid påmönstringen fastställd, lösas från sina förpliktelser enligt aftalet, läser befälhafvaren i vanliga fall tillmötesgå denna hans önskan, såvida annan besättningskarl kan i hans ställe erhållas. Att medgifva en ensidig och ovillkorlig rätt för sjöman att i strid med ingånget aftal när som helst efter förutgången uppsägning afmönstra i inhemsk hamn, synes emellertid utskottet kunna medföra mycket betänkliga konsekvenser. Det gifves nämligen tillfällen, då befälhafvaren för att icke de, å hvilkas vägnar han äger att handla, skola tillskyndas synnerligen betydande förluster, måste påfordra, att förhyrd sjöman kvarstannar i tjänst hela den tid, hvarom öfverenskommelse träffats. Skulle flere af besättningen på en gång begagna sig af rätten att frånträda anställningen ombord och icke kunna med andra ersättas — hvilket med nu rådande brist på sjöfolk ingalunda vore osannolikt — skulle resan törhända icke kunna i rätt tid fortsättas utan fartyget fördröjas så länge, att ingångna förpliktelser icke kunde uppfyllas. Den omständigheten att andra länder, hvilkas sjöfart drifves under bättre ekonomiska betingelser än fallet är med den svenska, i sina sjölagar upptagit stadganden i den riktning motionären i förevarande hänseende föreslår, kan enligt utskottets uppfattning icke innebära giltig anledning att inrycka en dylik bestämmelse i vår sjölag. I vissa fall — af hvilka det ojämförligt viktigaste torde vara det, då anledning finnes till farhåga att fartyget icke är i sjö-

värdigt skick men minst hälften af besättningen icke förenar sig i begäran om verkställande af besiktning utaf fartyget — torde sjöman visserligen kunna anses äga ett berättigadt intresse att erhålla sitt entledigande. Då emellertid frågan om meddelande af betryggande bestämmelser angående fartygs sjövärdighet och i samband därmed stående ämnen, efter af Riksdagen gjord framställning, för närvarande är under utredning, lär genom den lagstiftning, som må föranledas af denna utredning, detta skäl för införande i sjölagen af en föreskrift utaf den innebörd motionären ifrågasatt komma att bortfalla. I de öfriga fall, då det kan vara af större vikt för sjöman att erhålla entledigande, torde det, såsom utskottet redan framhållit, endast undantagsvis förekomma, att sådant varder honom förvägradt.

Det ligger i sakens natur, att stadgandena rörande påföljden för rymning och underlåtenhet att vederbörligen inställa sig i tjänstgöring stå i ett nära samband med bestämmelserna angående rätt till afmönstring. Beträffande de påföljder, som i nämnda hänseende finnas föreskrifna i vår sjölag, har motionären såsom sin åsikt framhållit, att de skulle vara alltför stränga, men såvidt utskottet kan finna, hafva de af motionären härutinnan framställda anmärkningar icke fog för sig. Berörda stadganden äro i hufvudsakliga delar icke strängare än hvad man i några oss närstående länder ansett sig böra uti ifrågasvarande afseende föreskrifva. Vår nuvarande sjölag hvilat som bekant på ett kommittéförslag, som blifvit af svenska, norska och danska kommitterade gemensamt utarbetadt. Den öfverensstämmer ock i alla väsentliga delar med de sjölagar, som i början af 1890-talet antogos i Danmark och Norge, dock att, fränsett andra afvikelser, straffbestämmelserna i den norska lagen i åtskilliga fall voro något mildare än de, som upptogos i vår sjölag. I den nya norska allmänna strafflagen af den 22 maj 1902 hafva emellertid de i den norska sjölagen intagna straffbestämmelserna ersatts med andra, hvilka äfven i förhållande til den svenska rätten innebära en afsevärd och i vissa fall mycket betydande förhöjning af straffen för i sjöfartsförhållanden begångna förbrytelser. De i Tyskland gifna lagbestämmelserna rörande dessa förhållanden öfverensstämma dessutom i väsentliga delar med vår lags stadganden i ämnet. Det må vara sant, att den engelska och amerikanska sjörätten intager en mildare ståndpunkt, men därvid bör icke förbises, att den praxis i fråga om sjöfolkets behandling, hvilken utbildat sig å handelsfartyg tillhörande dessa länder, lär vara afsevärdt strängare än hvad gällande lag ger vid handen. Hvad särskildt beträffar

den i 75 § af vår sjölag befälhafvare medgifna rätt att, där sjöman efter påmönstring icke i rätt tid inställer sig ombord eller går därifrån utan befälhafvares tillstånd, eller, efter erhållet tillstånd att gå i land, icke kommer tillbaka å utsatt tid, till hans inställande anlita vederbörande polismyndighet, återfinnes enahanda bestämmelse i norsk och dansk sjölag. Om sjöman efter påmönstring utan giltig orsak undandrager sig att börja eller fortsätta tjänstgöringen ombord, kan han äfven enligt tysk sjörätt på framställning af befälhafvaren därtill tvingas vare sig genom sjömanshusets eller, där sådant ej finnes, genom vederbörande polismyndighets försorg. Jämväl enligt engelsk rätt kan rymmare i vissa fall genom polismyndighet återföras till fartyget för att fullgöra sin tjänstgöringsskyldighet ombord.

Hvad slutligen angår motionärens förslag att sådana ändringar måtte vidtagas i sjölagens 101, 102, 303—305 §§, som i socialpolitiskt hänseende jämställa sjömän med den ilandvarande arbetarbefolkningen, förbiser detsamma fullständigt, att sådana säregna förhållanden råda och måste råda ombord å fartyg, att där en kraftig disciplin och enhetlig ledning måste upprätthållas. Om icke de ombordvarandes säkerhet samt de stora ekonomiska värden, som ligga i fartyg och last, skola vedervågas i långt större utsträckning än oundgängligt är, måste befälhafvaren tillerkännas rätt att tillgripa alla de medel, som erfordras, för att i tjänsten göra sin vilja gällande. Ohörsamhet mot gifna befallningar och i ännu högre grad våld mot befälhafvare samt myteri måste på grund af de stora intressen, som därigenom sättas på spel, anses vara gärningar af så allvarsam natur, att de böra strängt bestraffas. Gifvet är, att delade meningar kunna förekomma, huruvida de i gällande sjölag fastställda straffen för förbrytelser af ifrågavarande art äro väl afvägda för de olika fallen. Såvidt utskottet kan finna, äro de icke för stränga. Ett stöd för denna sin uppfattning hämtar utskottet däraf, att såväl dansk som tysk sjörätt för brott mot disciplinen fastställa straff, hvilka icke förete större afvikelser från vår sjölags stadganden, äfvensom däraf, att man i Norge, såsom förut påpekats, funnit sig föranlåten att i den nya allmänna strafflagen betydligt skärpa straffen äfven för nu ifrågavarande slag af förbrytelser.

---

På grund af hvad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att Riksdagen, i anledning af herr Lindleys förevarande motion, måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t efter verkställd utredning, låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser, som må finnas erforderliga, rörande storlek och inrättning i öfrigt af besättningsrum å handelsfartyg.

Stockholm den 23 mars 1908.

På lagutskottets vägnar:

ERNST TRYGGER.

---

### Reservationer:

af herrar *Zetterstrand*, *Widén*, *Jansson* i Edsbäcken och *Ersson*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

att Riksdagen, i anledning af herr Lindleys motion, måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t,

*dels* efter verkställd utredning, låta utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser, som må finnas erforderliga, rörande storlek och inrättning i öfrigt af besättningsrum å handelsfartyg,

*dels ock* taga under öfvervägande, huruvida en omarbetning i det i utskottets utlåtande angifna syfte må äga rum af den för handelsflottan gällande spisordning.

af herr *Lindhagen*, som anført:

»Ämnet för motionärens framställning berör de stora principerna i socialpolitiken. Frågan gäller de stridiga motsättningarna mellan människorätt och penningeintresse samt mellan individuell frihet och samhällstvang. Motionären vill framhålla, att sjöfolkets människorätt och individuella frihet i svenska sjölagstiftningen icke vunnit tillbörligt beaktande.

Vid denna frågas bedömande får man först erinra sig, att sjölagen utgör en undantagslag, som ansetts böra på ett särskildt sätt begränsa sjöfolkets medborgerliga friheter med hänsyn till de vanskliga förhållanden, under hvilka verksamheten på detta område äger rum. I detta afseende är den närmast jämförlig med krigslagstiftningen. Då Riksdagen år 1901 begärde en revision af den senare framhölls emellertid, att den ledande synpunkten därvid borde vara, att krigslagstiftningen såsom en undantagslagstiftning icke finge afvika från den allmänna lagstiftningen i större mån än som vore oundgängligen nödigt. Detsamma måste sägas äfven om sjölagstiftningen. Motionären fodrar här till och

med, att sjöfolket skall, såsom han uttrycker sig, i socialpolitiskt hänseende jämnställas med den ilandvarande arbetarebefolkningen. Om man gifvetvis ej kan gå så långt under nuvarande förhållanden och särskildt med hänsyn till människorna sådana de för närvarande äro, har i alla fall motionären onekligen genom denna anvisning gifvit ett rättesnöre för sjölagstiftningens tidsenliga ordnande i förevarande del.

Det lider nu intet tvifvel, att ledmotivet för gällande sjölagstiftning varit icke så mycket en sträfvan att i fråga om sjöfolkets rättsställning göra undantagslagen så litet afvikande från allmän lag som möjligt, utan mera den förutfattade från gamla tider nedärfda meningen, att här gäller det särskildt se till, att det ej kommer att fattas undantagsbestämmelser och stränga bestämmelser. Detta gäller helt visst äfven de flesta andra länders sjölagstiftning. Då utskottet därför ibland åberopar, att den svenska lagen på detta område i stort sedt icke är strängare än andra länders motsvarande lagar, bevisar detta icke så mycket. Ännu mer på villovägar kommer man, ifall många och stränga undantagsbestämmelser för sjömäns arbetsförhållanden anses erforderliga af hänsyn till rederinäringens penningeintresse. Ett visst skattande äfven åt denna synpunkt framlyser understundom i utskottets framställning. I denna antydes till och med att en mindre hänsyn än i vissa andra länder till jämväl berättigade kraf kan hos oss vara på sin plats på grund däraf, att den svenska sjöfarten skulle drifvas under sämre ekonomiska betingelser. Den svenska rederinäringens uppgifna svårigheter, hvilka dock ingalunda bestyrkas af dess synnerliga uppsving just under senaste åren, afhjälpas säkerligen icke genom att söka, i strid mot nutidens åskådningssätt upprätthålla onödigt stränga lagar om sjöfolkets arbetsförhållanden.

Att nu få till stånd en revision af sjöfolkets rättsställning ur ofvan framhållna synpunkter lär dock icke vara möjligt. Det skulle ju också betyda, att Sverige bland nationerna ginge i spetsen för ett betydelsefullt reformsträfvande, en ärelystnad, som gemenligen icke eftersträfvas. Erfarenheterna från krigslagstiftningen visa också, huru de mest uppriktiga och löftesrika anlopp mot dylika undantagslagar falla vanmäktiga tillbaka, när det kommer till utförandet.

Emellertid bör ett bättrande på sjölagstiftningen i angifven riktning möjligen kunna räkna på något tillmötesgående äfven för närvarande, i den mån det hela inskränker sig till att med fasthållande af det bestående systemet afslipa en och annan kantighet i detsamma. Till detta torde också den med så många förhoppningar motsedda revisionen af krigslagstiftningen synbarligen komma att i utförandet begränsa sig.

Utskottet har sålunda med fog hemställt om lagbestämmelser, som må finnas erforderliga rörande storlek och inrättning i öfrigt af besättningsrum å handelsfartyg.

Äfvenledes bör, på sätt utskottet i sin motivering förordat, kunna ifrågasättas en omarbetning af den för handelsflottan gällande spisordning i syfte att förbättra kosthållet, för hvilket ändamål torde böra öfvervägas icke blott bestämmelser om matens beskaffenhet utan äfven lämpligheten af någon inspektion särskildt å proviant, som medtages för längre sjöresor. Äfven torde böra komma under bedömande, huruvida ej å större fartyg afsedda för långturer må såsom kockar anställas allenast personer, som kunna förete vitsord om någon kompetens i matlagning, hvilket yrkande i motionen utskottet dock synes vilja redan nu hafva tagit afstånd ifrån. Dessutom synes utskottets förordande af spisordningens omarbetning böra på sedvanligt sätt komma till något uttryck äfven i utskottets slutliga hemställan.

I motionen har vidare påkallats rätt för sjöfolk att med i lagen bestämd uppsägningstid afmönstra i inhemska hamn. Denna framställning grundar sig på det faktiska förhållandet, att med stöd af författningarna och häfdvunnen praxis sjömannens anställning merendels omfattar en afsevärdt lång tid. Särskildt vanligt lär vara, att anställning äger rum för ett år. Under sådana förhållanden har, såsom utskottet anmärkt, redan i gällande sjölag fastslagits vissa fall, då sjöman äger rätt att blifva entledigad från sin anställning redan före aftalstidens utgång. Dessa medgifvanden taga dock mycket litet hänsyn till hans personliga önskingar i allmänhet. Under en anställning kunna vunna erfarenheter om fartygets beskaffenhet och det behandlingssätt, som där består, uppkommen sjuklighet och mångahanda personliga förhållanden utgöra särdeles berättigade skäl för sjömannen att få på vissa betingelser lämna tjänsten. Då utskottet invänder häremot, att detta ej borde få tillåtas i strid med ingånget aftal, förbiser utskottet, hur föga frihet i detta fall den anställde har att själf bestämma tiden för anställningen. Utskottets hänvisning till, att befälhafvaren lär vanligen tillmötesgå en sådan önskan, är icke heller tillfyllestgörande. Detta visar blott, att man anser en dylik önskan befogad, men då bör så mycket mer ett tillmötesgående af densamma vara sjömannen tillförsäkradt i lag och ej beroende på enskildt godtycke. En tidsenlig utvidgning af lagens medgifvanden i förevarande afseende torde sålunda vara af förhållandena påkallad. Ett öfvervägande bör därför komma till stånd, huruvida och under hvilka betingelser den af motionären i sådant hänseende förordade rätten för sjöman att få afmönstra i inhemska hamn må kunna förverkligas. Till stöd för detta

förslag har motionären äfven kunnat hänvisa till förebilder från andra länders sjölagar, hvilka utskottet dock synes ansett förtjänta att åberopas endast när de kunna tjäna till stöd för ett fasthållande af nu gällande svenska sjörättsliga stadganden.

I motionen har vidare berörts de straff och andra påföljder, som enligt sjölagen kunna drabba sjöfolket på grund af deras förhållande i tjänsten. Man kan vara ganska förvissad om, att här liksom i strafflagen för krigsmakten mycken gammal surdeg är tillfinnandes. Naturligtvis är det omöjligt att här öfverskåda hela detta ämne. Några exempel må dock framhållas med anslutning till motionärens egen framställning i ämnet.

Sälunda saknas i mycket på detta område, hvad som ock blifvit anmärkt mot krigslagstiftningen, nämligen likställighet inför lagen mellan befäl och manskap.

Enligt 78 § af sjölagen är sjöman underkastad förmans befallningar och arbetsanvisningar under alla förhållanden eller såsom det säges, i hamn och till sjös, ombord och i land, såväl natt och dag som helg och söckendag. Jämligt 101 § äger befälhafvaren i alla dessa fall medels tvång skaffa sig lydriad. En så obegränsad befogenhet måste ju mången gång kunna leda till missbruk och det måste ju också, särskildt om dylika missbruk kunna saklöst utöfvas, uppmuntra till otyglad brutalitet från mången befälhafvares sida. Gifvet är, att ordning och disciplin måste råda på ett fartyg, men den för sådant ändamål nödiga myndigheten måste också rimligtvis och rättvisligen omgärdas med garantier. Sådana gifvas dock icke alls eller ej i erforderlig måtto. De påföljder, som kunna drabba besättningen, ifall den förgår sig emot befälhafvaren, äga icke sin motsvarighet i lika omfattande och verksamma påföljder för de fall, att befälhafvaren förgår sig mot någon af besättningen.

På grund af 102 § äger befälhafvare till och med rätt att ådöma besättningen böter i form af mistning af hyra ofta för afsevärdt lång tid. I gällande disciplinstadga för krigsmakten finnes visserligen också tillagd förman rättighet att i disciplinväg utdöma ett liknande förmögenhetsstraff ehuru till vida mindre belopp, och detta har upptagits äfven i det för innevarande Riksdag framlagda förslaget till strafflag för krigsmakten. Men emot en dylik anordning ha från olika håll befogade anmärkningar blifvit framställda.

Uti 303 § af sjölagen straffas olydnad mot befälhafvaren med straff från böter till straffarbete i högst ett år. Det kan dock ifrågasättas, huruvida ej en skillnad borde i själva lagen göras för de fall, att fartyget vore till sjös eller låge i hamn, samt då olydnaden gäller fartygets säkerhet eller andra fall.



Under alla förhållanden straffas enligt 304 § besättning om den med rätt eller orätt tvingar befälhafvaren till någon tjänsteåtgärd eller hindrar honom därifrån. Om sålunda befälhafvare, hvarpå exempel gifvas, seglar vidare från en man, som fallit öfver bord, blott för att ej uppehålla fartyget eller om han i onyktert tillstånd äfventyrar fartygets och besättningens säkerhet, skall besättningen åtminstone enligt lagens bokstaf straffas, om den på något sätt ingriper häremot. En human och rättrådig lagstiftning borde väl på något sätt angifva, att besättningen icke vore endast ett viljelöst redskap, hvilket säkerligen skulle äfven verka hälsosamt på förhållandet mellan besättning och befälhafvare.

En särskild granskning förtjänar säkerligen också själfva straffmåten. En grundlig revidering af desamma förhindras visserligen, så länge allmänna strafflagen i detta afseende ej undergått en likaledes behöflig omarbetning. Men utrymme för skäliga nedsättningar af sjölagens extra ordinära bestraffningar gifves i alla fall lika väl, som dylika nedsättningar i någon mån ifrågasatts i vissa punkter af det nya förslaget till strafflag för krigsmakten. Såsom förebilder kunna här tjäna de engelska och amerikanska sjölagstiftningarna, hvilkas straffbestämmelser, enligt hvad äfven utskottet vitsordat, äro mycket mildare än de svenska.

I sammanhang med revision af sjölagens förenämnda straffbestämmelser borde äfven lämpligen komma under eventuellt öfvervägande de af motionären påyrkade lindringarna i påföljden för rymning och underlåtenhet att inställa sig i tjänstgöring, i hvilket afseende åberopats den mildare ståndpunkt, som därutinnan lærer intagas af den engelska och amerikanska sjörätten. Särskildt synes ett återbud i så pass god tid, att annan person kunnat anskaffas, till äfventyrs böra godtagas.

På grund af hvad sålunda anförts och med erinran, att den svenska rederinäringens stora uppsving under senaste åren på den stora fraktfartens område utgör en ytterligare anledning att tillse det lagens bestämmelser om besättningens rättsställning äfven följa med sin tid, hemställes:

att Riksdagen i anledning af förevarande motion ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga under öfvervägande:

a) hvilka lagbestämmelser må finnas erforderliga rörande storlek och inrättning i öfrigt af besättningsrum å handelsfartyg;

b) huruvida en omarbetning i ofvan angifna syften må kunna äga rum af den för handelsflottan gällande spisordning;

c) huruvida och under hvilka betingelser sjöfolk må medgifvas rätt att före anställningstidens utgång afmönstra i inhemsk hamn; samt

d) i hvad mån sjölagens stadganden om de straff och andra påföljder, som kunna drabba sjöfolk på grund af deras förhållande i tjänsten må jämte därmed sammanhängande bestämmelser kunna ur ofvan angifna synpunkter underkastas nödig omarbetning.

af herr *Petterson* i Södertälje, som instämt i den uti herr Lindhagens reservation gjorda hemställan.