

N:o 233.

Af herr **Lindley m. fl.**, om ändrad lydelse af 3 artikeln i reglementet för handelsflottans pensionsanstalt.

Af den i Kungl. Maj:ts proposition n:o 85 lämnade utredningen angående handelsflottans pensionsanstalt framgår, att antalet pensionsökande till första, andra och tredje pensionsklasserna städse varit större än det antal pensionsrum, som inom dessa klasser varit tillgängliga, hvarför många pensionssökande fått vänta oskäligt lång tid, innan pension kunnat blifva dem beviljad.

Däremot har pensionsrummen inom fjärde klass i allmänhet visat öfverskott, hvarför många — enligt hvad vi hört uppgifvas — som annars haft rätt att medräknas till någon af de högre pensionsrummen, begärt pension enligt fjärde klass i stället för att vänta på inträffad ledighet i den högre pensionsklassen. Till detta bör äfven påpekas, att enligt år 1899 insamlad statistik så utgjorde de till första, andra och tredje klasserna hänförda befälhafvare, styrmän och maskinister sammanlagdt endast 17,48 procent och de till fjärde pensionsklassen hörande 82,51 procent af hela sjömanskåren.

I allmänhet torde man äfven med fullt fog kunna anse den fjärde klassens behof af ekonomiskt ålderdomsunderstöd vara större än hos de öfriga klasserna. Då det här likväl visar sig, att ett motsatt förhållande har gjort sig gällande, torde det vara skäl att undersöka de omständigheter, som därvid ha varit afgörande. Visserligen har pensionsbeloppet i fjärde klass varit synnerligen litet, men detta utgör likväl ingen anledning, att därtill berättigade skulle vägra att begära detta belopp för att utfylla den mindre förtjänst, som arbetare i långt framskriden ålder kunna förskaffa sig.

Orsaken torde i dess ställe sökas i de villkor, som äro förknippade med pensionens utfäende. Dessa äro: att hafva uppnått 55 års ålder; att hafva tjugufem år varit å svenskt sjömanshus inskrifven och, utan att hafva gjort sig skyldig till rymningsbrott, tillbragt denna tid hufvudsakligen i tjänstgöring under utrikes sjöfart med svenskt handelsfartyg eller såsom förhyrd å svenskt örlogsfartyg; att äga behörigen vitsordad god frejd.

Det är i hufvudsak tvenne af dessa villkor, som starkt decimera de pensionsberättigades antal inom sjömanskåren, nämligen: tjänstgöringstidens längd och rymningsbrotten.

Beträffande den första orsaken, tjänstgöringstidens längd, så inverkar denna ofördelaktigt diskvalificerande i tvenne fall: då sjöman öfvergår från utrikes till inrikes sjöfart eller där sjöman öfvergår till tjänstgöring å utländska fartyg. Utan att vid detta tillfälle vilja upptaga den stora frågan om det i inrikes sjöfart anställda sjöfolkets upptagande bland de pensionsberättigade samt därmed sammanhörande fartygsafgifter m. m., måste vi dock reservera oss emot den af kommerskollegium afgifna motiveringen för åtgärden att fortfarande ställa sjöfolket i inrikes sjöfart utanför de pensionsberättigade.

Till följd af inom svenska sjöfarten rådande förhållanden och i all synnerhet på grund af att flertalet svenska fartyg fyller sin besättningsstyrka nästan uteslutande af jungmän och lättmatrosar, måste till åren komna svenska sjömän antingen öfvergå till andra sysselsättningar eller i andra länder söka sig matrosanställning. Här ligger en af de största orsakerna till sjöfolkets massemigration, och då man betänker den stora förlust, som härigenom tillfogas landet, bör det tagas under allvarsamt öfvervägande, huruvida icke man icke genom en sänkning af tjänstgöringstidens längd kunde öfva dragningskraft på å utländska fartyg vistande sjömän af svensk nationalitet. Otvifvelaktigt finnas där många, som skulle inse fördelen af att skaffa sig tjänstekvalifikationer för att vara berättigade till en liten slant på gamla dagar, men afskräckas från ett återupprepadt försök på grund af den i reglementet fastställda långa tjänstetiden. Arbetareförsäkringskommittén hade i sitt den 5 december 1888 afgifna betänkande föreslagit, att tiden skulle nedsättas från 25 till 20 år, med kvalificerad tjänstgöring af minst 120 månader, och i föreliggande proposition omnämnes, att Kungl. Maj:t har gifvit prejudikat på att kvalificerad tjänstgöring under 150 månader vore tillfyllest för erhållande af rätt till pension. Direktionen för handelsflottans pensionsanstalt har likaledes gifvit prejudikat på att pension, i undantagsfall, äfven kan beviljas efter blott 17 års inskrifningstid vid sjömanshus. Det

ligger dock en stor fara i att endast medgifva undantag för vissa fall, då detta lätt kan uppfattas som påverkad partiskhet för vissa personer. Att under sådana förhållanden fortfarande bibehålla bestämmelsen om tjugufem år synes oss vara inkorrekt, och med hänsyn till hvad vi förut ha framhållit i fråga om påverknig till återinflyttning, tillåta vi oss att yrka på tidens fastställande till 15 år, som sjöman för att vara berättigad till pension skall ha varit å svenskt sjömanshus inskrifven, med 120 månaders aktuell tjänstgöring å svenska fartyg i utrikes sjöfart.

Men å andra sidan finnas många, för hvilka återinflyttningen icke ter sig så enkel som ofvan blifvit anfördt, och det är dessa, hvilka ha gjort sig skyldiga till rymning. Det är dock ingalunda rättvist att betrakta rymningar som brott i vanlig bemärkelse. Ingen känner sig förvånad öfver att en fånge flyr, om han har möjlighet därtill, snarare skulle man förvåna sig öfver om han stannade kvar i händelse att alla dörrar och portar lämnades öppna. Därför bör man ej heller förvånas öfver att en sjöman rymmer, då han är utsatt för trakasserier eller grym behandling eller där han funnit kosten eller anställningen otillfredsställande. Svårigheten att på lagligt sätt blifva befriad från en anställning å fartyg har förut vid flera tillfällen blifvit påvisad. Dessutom utgör äfventyrlustan, med utsikt till högre betalning i andra nationers fartyg, en stark frestelse till rymning, som icke återhålles af risken att blifva utesluten ur pensionskassan eller till följd af de i sjölagen fastställda straffen, då de flesta rymmare undandraga sig dessa straff genom att för alltid bosätta sig i andra länder.

Rymning är enligt svensk sjölag belagdt med straff, varierande mellan tre månaders fängelse och ett års straffarbete. Frågan blir emellertid, om detta straff bör ytterligare skärpas genom uteslutning ur pensionskassan eller genom förlängd tjänstgöringstid. Från vår synpunkt sedt kan detta icke vara lämpligt, ty handelsflottans pensionsanstalts direktion är icke i stånd att pröfva de omständigheter som föranledt en rymning, utan måste där tillämpa en allmän regel på alla rymningar, oafsedt om de varit mer eller mindre moraliskt berättigade. Man behöfver endast taga ett sådant fall som det, hvilket förlidet år anfördes i Riksdagen vid behandling af då föreliggande sjölagsändringsmotion.

En sjöman mönstrade 1898 å skonerten »Competitor», men rymde sedermera därför att han ansåg fartyget sjöovärdigt. Fartyget gick sedermera till sjöss, men förliste med man och allt. Ifrågavarande sjöman blef sedermera anhållen och ställd under åtal för rymning och förklarade inför rätten, att detta var hans enda utväg att frälsa lifvet, ty

besiktning kunde inte fås på en mans begäran. Han dömdes likvisst, men så mildt som möjligt. Men med detta straff följde likvisst förlust till pension eller ökad tjänstetid, innan han ånyo kunde blifva inräknad såsom berättigad.

Då nu ändringar skola vidtagas i fråga om handelsflottans pensionsanstalt, så synes det oss vara lämpligt, att en ändring äfven vidtoges beträffande dessa bestämmelser. Huruvida dessa ändringar böra sättas i förbindelse med eller som villkor för det begärda anslaget beviljande eller framföras till Kungl. Maj:t i en särskild riksdagsskrivelse, öfverlämnas till utskottets eget bedömande.

Med stöd af hvad som ofvan blifvit anfördt få undertecknade föreslå,
att tredje artikeln i reglementet för handelsflottans pensionsanstalt får följande lydelse:

3 Artikeln.

Om villkoren för pensions erhållande.

§ 5. Till att erhålla pension berättigar i allmänhet:

- a) att hafva uppnått femtiofem års ålder;
- b) att hafva 15 år varit å svenskt sjömanshus inskrifven och tillbragt denna tid hufvudsakligen i tjänstgöring under utrikes sjöfart med svenskt handelsfartyg eller såsom förhyrd å svenskt örlogsfartyg; och
- c) att äga behörigen vitsordad god frejd.

§ 6. (Nuvarande § utgår och nuvarande § 7 intager dess nummerbeteckning.)

Stockholm den 23 mars 1909.

C. G. Lindley. Joh. Åberg. J. A. Wallin.