

N:o 40.

Ank. till Riksd. kansli den 30 mars 1909, kl. 1 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckt motion om tillägg till § 300
sjölagen m. m.*

Lagutskottet har till förberedande behandling förehaft nedanintagna inom Andra Kammaren af herr *C. G. Lindley* väckta, till utskottet hänvisade motion, n:o 19, uti hvilken instämt herrar *E. A. Leksell, G. A. Rundgren, Knut A. Tengdahl, J. Hasselquist, A. J. Christiernson, E. C. Kropp, Sven Linders, Joh. Åberg, N. A:son Berg, A. C. Lindblad, K. A. Borg, Sven Persson, Hj. Rissén, C. E. Svensson, V. Larsson, Gustaf Strömberg, Ernst Söderberg, O. H. Waldén, J. Th. Johansson, Hj. Branting, Emil Kristensson, Aug. Nilsson, A. Thylander, Herm. Lindqvist* och *Ernst Blomberg*.

Motionen är af följande lydelse:

»Gång efter annan har från skilda håll påpekats den för vårt land så skadliga emigrationen af svenskt sjöfolk, och däribland har den svenska beskickningen i Frankrike nyligen bragt saken på tal genom en till utrikesdepartementet insänd promemoria, hvori meddelas om verkställd undersökning för utrönandet af orsakerna till denna emigration samt göres hemställan om snara och hämmande åtgärders vidtagande.

De i denna rapport angifna orsakerna äro: usel logering, dålig kost, dröjsmålet med pensionsfrågans lösning, lång arbetstid och låga löner. De fyra första af de där uppräknade missförhållandena ligga tydligen innanför Riksdagens möjlighet till ett snabbt afhjälpande genom en för ändamålet direkt afpassad lagstiftning. Svårare är det beträffande lönerna, ty där torde nog stora svårigheter, under nuvarande förhållan-

den, yppa sig för ett direkt ingripande. Mycket kan likväl göras i detta hänseende, ty frågan sammanhänger verkligen, som af efterföljande torde ses, med behöfliga ändringar i gällande sjölag. Arbetslönerna i vårt land ha under de senaste 50 åren undergått högst betydande förändringar. I all synnerhet visa de senaste 15 åren en mycket afsevärd stegring af lönerna, på samma gång visserligen också alla lefnadskostnader ökats. En vidtagen granskning af mönstringsrullorna å härvarande sjömanshus visar emellertid att sjöfolkets lönestegringar ingalunda hållit jämna steg med de förbättrade villkor som kommit öfriga arbetaregrupper till del, hvarför det torde vara nödvändigt att i någon mån belysa de faktorer, som därvid ha spelat hufvudrollen.

Genomsnittshyran för matroser och eldare var för 50 år sedan ungefär 30 kronor pr månad. Så småningom höjdes dock hyrorna så, att man redan 1865 kunde anteckna 40 kronor som de allmänt förekommande hyresstaterna för dessa två kategorier. Sedermera sjönko lönerna något, men höjdes igen så, att de år 1875 varierade mellan 40 och 50 kronor pr månad. Året därpå stego lönerna än ytterligare och betalades därvid en månadslön af ända upp till 65 kronor pr månad. Härefter sjönko hyrorna återigen ned till cirka 40 å 45 kronor och kvarhöllö sig sedermera i det närmaste oförändrade tills att de i början af 1900-talet höjde sig till cirka 50 kronor pr månad. Sedermera har det lyckats sjöfolkets organisation att dels genom underhandlingar och dels genom påtryckning få lönerna höjda till 55 kronor pr månad.

Dessvärre saknas i vårt land någon tillförlitlig officiell statistik öfver arbetarnes löner inom olika fack, som skulle möjliggöra en exakt jämförelse med sjöfolkets ekonomiska ställning under motsvarande tidsperiod. Bland de få uppgifter å gångna tiders arbetarelöner, hvilka finnas tillgängliga, torde de, som samlats och bearbetats af Stockholms stads byggnadskontor, vara bland de mest värdefulla och tillförlitligaste. Af denna statistik framgår, att högsta lönerna för i stadens tjänst anställda grofarbetare voro år 1860 12 öre och under år 1862—1865 14 öre pr timme. Timlönerna sjönko sedermera 1869 till 10 öre pr timme, men stego redan året därpå samt fortsatte att stiga tills lönerna 1884 hade gått upp till 22 öre pr timme.

Härefter inträdde en period af nedgående och fluktuerande timlönspriser, och först år 1895 hade lönerna ånyo stigit till 22 öre pr timme.

Den största stegringen i arbetsklassens arbetarelöner är dock att anteckna i samband med den moderna arbetarerörelsens tillkomst, sedan den blifvit en synnerligt aktuellt påverkande faktor efter 1895. År

1896 genomdref organisationen 10 timmars arbetsdag, och 1897 voro timlönerna 24 öre; 1898 27 öre; 1899 28 öre; år 1903 höjdes timpenningen till 30 öre och år 1905 till 36 öre samt år 1907 till 42 öre pr timme.

Samma progressiva lönestegringar ha för öfrigt gjort sig gällande inom alla fack. På 50—60 talet lära hamnarbetarnes löner för dåvarande 12 timmars arbetsdag ha uppgått till cirka 2 kronor pr dag. År 1873 betalades en daglön af kronor 2: 50; år 1887 3 kronor; år 1895 kronor 3: 50; år 1896 genomförde fackföreningen en timpenning af 40 öre pr timme; år 1899 höjdes timpenningen till 50 öre; år 1907 55 öre och år 1909 60 öre pr timme. Det torde så bemärkas att detta fack såväl som många andra har fått infördt ett förmånligt ackordsarbetsystem, hvadan den verkliga dagsförtjänsten torde böra ställas betydligt högre och ofta ända upp till 50 procent öfver denna fastställda minimitimpenning.

För att taga ännu en jämförelse bland de yrkesskickliga grupperna, så ha målarne uppgifvit att deras timpenning i Stockholm år 1880 var cirka 25 öre. Nu gällande timpenning uppgår till 70 öre och nästa år, enligt allaredan träffadt aftal, 75 öre per timme.

Vid granskande jämförelse af sjöfolkets lönestegringar och dem som kommit arbetarne i land till godo, frapperas man af disproportionen mellan dessa olika yrkesgrupper. Vid närmare undersökning finner man äfven, att dessa förhållanden ingalunda låta förklara sig med tillhjälp af sådana skäl som tillgång och efterfrågan eller frånvaron af all sammanslutning bland arbetarne. Tvärtom har man just inom sjömansfacket nödgats upprepade gånger konstatera en verklig sjömansbrist, och i fråga om organisation daterar sig sjöfolkets sammanslutning tillbaka till 1895. Orsaken till att sjöfolket icke i likhet med andra arbetaregrupper har kunnat förbättra sina villkor torde i stället hufvudsakligast få tillskrifvas *sjölagen*, som hindrar sjöfolkets rörelsefrihet och binder honom till fartyget genom legohjonsartade kontraktsförbindelser.

Genom undertecknandet af det mönstringskontrakt, som staten förelägger den i sjötjänst inträdande, har han samtidigt mycket väsentligt afstått från sina rättigheter som en fri människa. Han är enligt *sjölagen* bunden till fartyget. Fartyget kan byta befälhafvare eller ägare huru ofta som helst, sjöfolket är då såldt tillsammans med fartyget; så länge som nationaliteten icke förändras, så kan endast allvarsam sjukdom, erbjudandet att själf blifva befäl eller redares och befälhavares goda medgifvande lösa dem från fartyget.

Hvarför skall just sjöfolket behöfva kvarstå i ett dylikt man kan väl säga trældomsförhållande, då alla andra grupper af arbetare sedan långa tider tillbaka ha medgifvits helt annan slags frihet? Det synes i högsta grad barockt att i 20:de århundradet ha sådana lagar kvar, att man med deras tillhjälp kan tvinga en person utan att han begått något brott, för hvilket han skall straffas, till verkligt tvångsarbete. Sjölagen står här i uppenbar strid med den personliga frihetens grund-sats, som likväl är officiellt fastslagen såsom rådande i vårt land och alltjämt åberopas då arbetarne nödgas i gemensamt intresse göra vissa förbehåll till densamma. De i sjölagen fastställda straffen för olofligt afvikande måste därför upphävas och sjöfolket ställas i sina aftal på samma civilrättsliga ståndpunkt som öfriga i samhällets eller industriens tjänst anställda arbetare.

Några gedignare skäl för dylika bestämmelsers bibehållande torde blifva svårt att framleta. Det enda som kan sägas är att sjöfolket härigenom skulle få möjlighet att strandsätta ett fartyg genom att förhindra dess afgang, men detta är ju en risk som lika väl teoretiskt finnes vid alla industriella företag och kommunikationsmedel, utan att man därför stadgat sådana bestämmelser som för sjöfolket.

Åtskilliga länder ha allaredan genomfört dessa reformer, fastän icke i den utsträckning som man skulle ha önskat — i det att sjöfolkets ofria ställning bibehålles under resan till och från främmande länder, med åtföljande straff vid rymningsbrott. I eget land är sjömannen däremot fri och kan utan risk för häktning och straff gå hvart han behagar. Går han från sin anställning i strid mot förut träffadt kontrakt, så riskerar han den för honom inestående lönen; det anses nog.

Det vore kanske för mycket begärtdt att man i vårt land skulle gå längre i fråga om reformer än hvad som allaredan vunnit stadga i andra länder, men så pass mycket hänsyn till sjöfolkets obestriddliga kraf till jämställighet med samhällets öfriga medborgare ha de likväl rätt att kräfva.

Riksdagen har i skrifvelse till Kungl. Maj:t begärt en utredning angående emigrationsorsakerna, och under förliden riksdagsperiod beslöt Riksdagen att anslå 10,000 kronor till nationalföreningen mot emigrationen som bidrag till dess verksamhet. Under behandlingen af den senare frågan framfördes från alla talare, i såväl Första som Andra Kammaren, att alla praktiska åtgärder till förhindrandet af denna skadliga åderlätning kunde påräkna kamrarnes stöd. Då denna begärda reform just afser att förhindra denna skadliga emigration genom att

gifva sjöfolket samma möjligheter som öfriga arbetaregrupper att genom egna krafter sträfva till förbättring af deras ekonomiska villkor, så hoppas jag att denna motion må kunna påräkna ett samfällt understöd i såväl Första som Andra Kammaren.

Med stöd af hvad här ofvan har anförts hemställes, att Riksdagen måtte besluta följande tillägg till sjölagens § 300: 'Hvad som i §§ 107, 297, 298, 299 och 300 är stadgadt äger icke sin tillämpning, då fartyget befinner sig i säkerhet i inhämsk hamn',

eller, om detta anses icke kunna tillstyrkas utan granskning af äfven andra hithörande bestämmelser:

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utarbetande af förslag till sådana ändringar i gällande sjölag, som kunna anses nödvändiga, för att åt sjöfolket bereda den större frihet beträffande lösande af arbetsaftal, dem i andra länders mera tidsenliga sjölagar redan medgivits.»

Det aftal, hvarigenom sjöman förhyres att tjänstgöra å fartyg, har i de flesta länders lagstiftning ansetts, utöfver hvad eljest i allmänhet är fallet, kräva särskilda rättsliga garantier för sitt uppfyllande. Säkerheten för fartyget samt de förhållanden af enartad beskaffenhet, som därmed äga samband, hafva nämligen ansetts fordra sådana särskilda garantier. Enligt skandinavisk rätt äro sålunda såsom eljest i allmänhet särskilda former stadgade, hvilka i sammanhang med detta aftals ingående böra iakttagas. Så skall en hvar af besättningen, sedan han blifvit förhyrd, af befälhafvare förses med motbok, hvari införes uppgift å den resa eller den tid, för hvilken sjömannen blifvit förhyrd, hans blifvande befattning ombord samt den hyra, som betingats. Vidare skola enligt förordningen angående sättet och ordningen för sjöfolks på- och afmönstring samt utfärdandet af sjömansrulla den 4 juni 1868 de förbindelser och villkor, under hvilka besättning å fartyg af befälhafvaren i kraft af sjölagen antages, bekräftas af sjömanshusdirektionen i stapelstad och af magistraten i annan stad genom påmönstring och utfärdande af sjömansrulla, när fartyg är bestämdt till utrikes ort och när vid inrikes sjöfart befälhafvare eller besättning sådant önskar. Är besättning å svenskt fartyg i vederbörlig ordning påmönstrad, skall äfven, när hyresaftal upphör eller sjöman dessförinnan lagligen afskedas eller uppsäger sin tjänst, afmönstring ske inför vederbörande myndighet in- eller utrikes. Syftet med sistnämnda förrättning är bland annat att få utrönt, huruvida en hvar af besättningen tillgodonjutit den öfverens-

*Utskottets
yttrande.*

komna aflöningen eller hyran äfvensom i öfrigt honom genom lag, författningar eller särskilda aftal tillförsäkrade förmåner.

Förhyrd sjöman skall, där ej hyresaftalet annorlunda bestämmer, kvarstanna i tjänst, till dess fartyget ankommit till förhyrningsorten eller, om han förhyrts i Sverige, till annan svensk hamn, där resan slutar. Är han förhyrd för viss tid, skall han, i händelse denna utlöper under resa, åtfölja fartyget till närmaste lossnings- eller lastningsort. Är han 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 att erhålla entledigande i första hamn, som efter förändringen anlöpes. Utan afseende å hvad i hyresaftalet kan vara bestämdt angående tjänstetidens längd äger sjöman rätt att å första ort, som för lastning eller lossning anlöpes, erhålla entledigande, när han varit i tjänst två eller i vissa fall tre år. Sjöman, som på grund af bestämmelser i hyresaftalet eller eljest äger rätt att erhålla entledigande, är dock pliktig att, där befälhafvaren det äskar, lämna nödigt biträde vid lossning af last och barlast samt vid fartygets förtöjning, afriggning och uppläggning.

Rätt att häfva hyresaftalet inträder för sjöman bland annat, om han visar, att han får fartyg att föra, och han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig karl i sitt ställe, om anställning som förste styrman eller ansvarsmaskinist erbjudes sjöman, som är förhyrd i ringare ställning, om krig utbryter, som medför fara för uppbringning, om han förhållits försvarlig kost, om befälhafvaren mot honom öfvat grof misshandel eller underlåtit att gifva honom skydd mot sådan, om fartyget icke är i sjövärdigt skick och befälhafvaren underlåter att vidtaga erforderlig åtgärd för dess försättande i sådant skick, samt om fartyget upphör att vara svenskt. Då sjöman sålunda afgår från tjänsten, är han berättigad till hyra för den tid, han tjänstgjort, samt i allmänhet för viss tid därutöfver.

Uppfyller sjöman utan giltig anledning icke aftalet, inträder för honom särskilda påföljder, hvarom stadgas i sjölagens 75, 107, 297—300 §§.

Motionären hemställer nu antingen, att Riksdagen måtte besluta sådant tillägg till § 300 i sjölagen, att denna och nyssnämnda paragrafer med undantag af § 75 förklaras icke skola äga tillämpning, då fartyget befinner sig i säkerhet i inhemsk hamn, eller att Riksdagen måtte i

skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utarbetande af förslag till sådana ändringar i gällande sjölag, som kunna anses nödvändiga för att åt sjöfolket bereda den större frihet till lösande af arbetsaftal, som i andra länders mera tidsenliga sjölagar redan medgifvits. Beträffande förhållandena i andra länder framhåller motionären, att åtskilliga länder redan genomfört de af honom påyrkade reformer. »I eget land är där» — heter det i motionen — »sjömannen fri och kan utan risk för häktning och straff gå hvart han behagar. Går han från sin anställning i strid mot förut träffadt kontrakt, så riskerar han den för honom innestående lönen; det anses nog.»

Med anledning af hvad motionären sålunda anfört, har utskottet ansett sig böra här nedan till jämförelse återgifva de bestämmelser, som å hithörande område gälla dels i svensk rätt och dels i vissa utländska lagar.

De af motionären närmast åsyftade stadganden i *svenska sjölagen* äro följande:

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 fentio 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 flera af besättningen i förening eller efter föregående aftal, dömes till fängelse i högst sex månader. Rymmer hela besättningen eller största delen däraf, eller sker rymning 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. Vänder rymmaren frivilligt tillbaka, innan fartyget afgått från den ort, där rymningen skedde, eller äro omständigheterna eljest synnerligen mildrande, då må till böter 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.

Förutom dessa stadganden bör emellertid, som nämnts, i detta sammanhang märkas sjölagens 75 §, som innehåller, att om 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, underlåter att i rätt tid infinna sig ombord, eller om sjöman går därifrån utan befälhafvarens tillstånd, eller om sjöman som efter erhållet tillstånd gått i land, icke kommer tillbaka i rätt tid, äger befälhafvaren rätt att till hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet. De kostnader, som uppstå för sjömannens inställande i tjänst, må adragas å hans hyra.

Norska strafflagen af den 22 maj .1902 stadgar i hithörande del följande:

301 §. Den, som retsstridig unddrager sig fra at tiltræde tjeneste ombord paa skib, straffes med bøder eller med fængsel indtil 4 maaneder.

Paa samme maade straffes den, som indgaar aftale om tjeneste ombord paa skib, naar aftalen brydes paa grund af ældre forpliktelse, hvorpaa der er lagt skjul.

Offentlig forfølgning finder alene sted efter fornærmedes begjæring.

302 §. Den, som, i hensikt at unddrage sig fra videre tjeneste ombord paa skib, retsstridig forlader skibet eller undlader at vende tilbage til samme, straffes for rømning med bøder eller med fængsel indtil 8 maaneder.

Voldes ved rømningen fare for skibet eller for menneskeliv, kan fængsel indtil 3 aar anvendes.

Udenfor det i 2:det led omhandlede tilfælde finder offentlig paatale alene sted efter fornærmedes begjæring.

303 §. Paa samme maade som i §§ 301 og 302 bestemt straffes den, der retsstridig bevirker eller medvirker til, at en anden undlader at tiltræde tjeneste ombord paa skib, eller til, at han i hensikt at fratræde saadan tjeneste forlader skibet eller undlader at vende tilbage til samme.

Gjør nogen sig sedvansmæssig eller i vindesygt øiemed skyldig i forbrydelsen, anvendes fængsel indtil 5 aar.

Dessa bestämmelser, som upphäft norska sjölagens af den 20 juli 1893 motsvarande straffbestämmelser, innebära en skärpning i förhållande till de sistnämnda.

Danska sjölagen af den 1 april 1892 innehåller bestämmelser, som fullt motsvara de svenska, dock att straffet i det i första punkten af svenska sjölagens 297 § afsedda fall i danska lagen är bestämdt till böter från 5 och ända till 200 kronor.

Norska och danska sjölagarnas 75 och 107 §§ äro lika lydande med samma paragrafer i svenska sjölagen.

I *Tyskland* gällande »*Seemansordning*» af den 2 juni 1902 stadgas bland annat:

§ 33. Sjöman, som efter påmönstringen utan giltig orsak undandraget sig att tillträda eller kvarblifva i tjänsten, kan på befälhafvarens anhållan, af Seemanns-Amt eller, där sådant icke finnes, af ortens polismyndighet tvingas att uppfylla sina förpliktelser.

De här af förorsakade kostnader skall sjömannen själf ersätta.

§ 93. Sjöman, som, sedan hyresaftal blifvit upprättadt, håller sig dold för att undandraga sig tillträdan af tjänsten, straffes med böter intill 60 mark.

Om sjöman, för att undandraga sig tjänstens fortsättande, afviker eller håller sig dold, straffes med böter intill 300 mark eller med fängelse i högst 3 månader.

Sjöman, som rymmer med hyran eller håller sig undan i afsikt att undandraga sig den åtagna tjänsten, straffes med fängelse i högst ett år.

Äro omständigheterna förmildrande, straffes med böter intill 300 mark.

Engelska »*Merchant Shipping Act*» af 1894 innehåller i hithörande delar hufvudsakligen följande:

§ 222. (1) Om i de Förenade konungarikena sjöman gör sig skyldig till rymning eller olofligt undanhållande eller eljest aflägsnar sig utan tillstånd från sitt fartyg, äger befälhafvare, styrman, ägare, redare eller lastemottagare rätt att återföra honom ombord, med eller utan hjälp af de lokala polismyndigheterna, och äro dessa senare skyldiga att på begäran lämna dylik hjälp.

§ 222. (2) Sjöman kan dock påyrka, att därförinnan blifva ställd inför domstol, som är behörig att handlägga mål af ifrågavarande slag.

§ 223 innehåller ungefär enahanda bestämmelser med afseende å rymning eller undanhållande i utländsk hamn.

§ 224. (1) Har sjöman blifvit inställd inför domstol på grund af rymning eller olofligt undanhållande, äger domstolen förklara, att han skall föras ombord å sitt fartyg eller för sådant ändamål öfver-

lämnas till fartygets befäl eller ägare, äfvensom förplikta honom ersätta alla af förseelsen härflytande nödiga kostnader — — —.

§ 224. (2) Har inom de Förenade konungarikena sjöman minst 48 timmar, innan han skolat infinna sig å fartyget, gifvit dess befälhafvare eller ägare tillkänna sin afsikt att icke inställa sig, kan han icke, på sätt i föregående moment sägs, dömas skyldig att föras ombord.

§ 221. Begår lagligen påmönstrad sjöman någon af följande förbrytelser, straffas han på sätt som följer:

a) Öfvergifver han sitt fartyg, har han gjort sig saker till rymning och helt eller delvis förverkat de effekter, som han lämnat ombord, äfvensom den hyra, han intjänat, och dessutom, om rymningen sker utomlands, hyra, som han kan intjäna å annat fartyg, å hvilket han anställes, till dess han nästa gång återvänder till de Förenade konungarikena. Det åligger honom vidare att, därest i hans ställe annan tagits i tjänst mot högre hyra än den, som skolat enligt aftal utgå till honom, ersätta fartygets befälhafvare eller ägare skillnaden. Därjämte skall han, utom när förseelsen sker i de Förenade konungarikena, straffas med fängelse med eller utan tvångsarbete under högst 12 veckor.

b) Försummar eller nekar han utan giltig orsak att inställa sig på sitt fartyg eller att gå till sjös med detsamma, eller håller han sig oloffigen undan inom de 24 närmaste timmarna före fartygets afseglande från hamn antingen vid början eller under fortsättningen af en resa, eller är han eljest utan giltigt skäl frånvarande från fartyget eller försummar sin tjänst, har han, därest ej förbrytelsen är att hänföra till rymning eller såsom sådan af befälhafvaren beifras, gjort sig saker till ansvar för olofligt undanhållande. Han har då af sin hyra förverkat ett belopp, icke öfverstigande lönen för 2 dagar, samt därutöver för hvarje 24 timmars frånvaro antingen en summa, icke öfverstigande lönen för 6 dagar, eller också alla nödiga kostnader för förhyrande af annan i hans ställe. Därjämte skall han, när förseelsen skett utom de Förenade konungarikena, straffas med fängelse med eller utan tvångsarbete under högst tio veckor.

§ 236. (1). Öfvertalar eller söker någon öfvertala sjöman till underlåtenhet eller vägran att inställa sig på sitt fartyg eller att gå till sjös med detsamma eller att rymma från detsamma eller annorledes undandraga sig sin plikt, så är denne för hvarje sådan förbrytelse, med afseende på hvarje sjöman, hemfallen till böter, icke öfverstigande 10 £ sterling.

§ 236 (2). Den som härbergerar eller undandöljer en sjöman, som

afsiktligt försummat eller nekat gå ombord eller till sjös med sitt fartyg, eller rymt från detsamma, skall, därest han haft vetskap därom eller anledning antaga, att så varit förhållandet, straffas med böter, icke öfverstigande 20 £ sterling för hvarje härbergerad eller undandold sjöman.

Till förestående bestämmelser har genom *Merchant Shipping Act* 1906 lagts följande stadganden.

§ 65. (1). Om sjöman, som blifvit lagligen påmönstrad och erhållit förskottsansvisning å hyran, efter att hafva begagnat sig af anvisningen, afsiktligt uraktlåter att inställa sig på sitt fartyg eller rymmer därifrån, innan anvisningen förfaller till betalning, skall han straffas med böter, icke öfverstigande fem pund eller fängelse i högst 21 dagar.

§ 65. (2) Visas det, att en lagligen påmönstrad sjöman afsiktligt eller af grof vårdslöshet uraktlåtit att inställa sig på sitt fartyg, skall myndighet meddela handelskammaren kännedom därom. Denna kan då bestämma, att sjömannens betyg skola innehållas under så lång tid, som anses lämpligt. Under den tid, detta äger rum, må vederbörande myndighet eller annan, som har dessa handlingar om hand, vägra att utfärda afskrifter af dem eller utdrag angående några hans tjänst eller uppförande rörande omständigheter.

Af nu omförmälda bestämmelser torde framgå, att, beträffande de länder, som väl i det förevarande afseendet kunna anses stå förhållandena i vårt land närmast, motionärens påstående ej är riktigt. I den engelska sjölagen äro visserligen påföljderna för aftalsbrott från besättningens sida, hvilka inträffa inom England, mildare än hos oss. Böter, och i vissa fall fängelsestraff, kunna dock därå följa, och rätt finnes, om ock med ofvan angifven inskränkning, att med våld inställa eller låta inställa sjöman i tjänst, hvarjämte den ofvan omförmälda, i andra stycket af 65 § i *Merchant Shipping Act* 1906 angifna påföljden för sjöman, som i strid mot ingånget aftal oloffigt håller sig undan, synes utskottet för honom synnerligen kännbar. I Norge hafva genom omförmälda bestämmelser i 1902 års strafflag straffen för ifrågavarande brott skärpts i stället för minskats, och i Tyskland äro straffen strängare än hos oss. Detsamma är, såvidt utskottet kunnat inhämta, förhållandet äfven i Holland, under det att den amerikanska lagstiftningen i detta ämne står den engelska nära.

Utskottet har alltså icke kunnat finna, att den utländska lagstiftningen i det ämne, hvarom är fråga, ger motionären det stöd, som

han förmenar. Då motionären hänvisar till den olika ställning, andra arbetare och särskildt arbetarna inom andra kommunikationsgrenar i det förevarande afseendet intaga i förhållande till sjöfolket, förbiser motionären enligt utskottets mening de väsentligen olika förhållanden, som i fråga om sjöfolket äro rådande, och hvilka vida utöfver det nu förevarande området betingat särskilda rättsregler. Enligt utskottets uppfattning kan det icke låta sig göra, att i den utsträckning, motionären synes begära, låta det bero på den goda viljan hos den, som ingått ett aftal om tjänst å ett fartyg, om han skall infria aftalet eller icke. Äfventyret för sjöfarten, handeln och industrien af den osäkerhet, som däraf skulle följa, skulle uppenbarligen blifva alltför stort. Skulle den, som närmast är ansvarig för fartyget och dess last, icke äga medel att göra sin vilja gällande med afseende å uppfyllandet af ett ingånget sådant aftal, som här afses, skulle allvarliga olägenheter kunna uppkomma. Då motionären sätter sjöfolkets löner och ekonomiska ställning i allmänhet i samband med de af honom åsyftade straffbestämmelserna och synes förmena, att särskildt dessa bestämmelser skulle verka deprimerande på sjöfolkets ekonomiska ställning, vill utskottet framhålla, att i så fall sjömännen i åtminstone de flesta andra länder skulle vara i samma afseende lika vanlottade som de svenska. Och skulle, såsom ibland påståtts, nu åsyftade straffbestämmelser åstadkomma, att svenska sjömän tämligen ofta gå i utländsk tjänst, särskildt i engelsk och amerikansk, skulle ett tillopp till tjänstgöring i sådan tjänst äga rum icke blott af svenska sjömän, utan äfven af andra nationers sjöfolk och särskildt våra grannländers. Utskottet håller för sin del före, att de omständigheter, som i angifna afseenden spela in och äro afgörande, äro väsentligen andra än de, motionären här åsyftar.

På grund af hvad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 mars 1909.

På lagutskottets vägnar:

ERNST TRYGGER.

Reservation.

Herr *Lindhagen*, med hvilken herr *Pettersson* från Södertälje i hufvudsak instämt, har anfört följande:

»Motionären har ånyo bragt under Riksdagens pröfning den viktiga frågan att bereda sjöfolket större trefnad i tjänsten genom lättandet af de stränga band, som enligt författningar och praxis binda dess rörelsefrihet. Det är också klart, att med de ändrade tidsförhållandena och de större kraf på personlig frihet, hvarpå alla göra anspråk, sjöfolket icke vidare kan känna sig tillfredsställt med det nuvarande från äldre tider nedärfda tillståndet.

Sålunda är först och främst arbetsaftalet för sjöfolket mycket betungande. Det faktiska förhållandet är nämligen, att med stöd af författningarne och häfdvunnen praxis sjömannens anställning merendels omfattar en afsevärdt lång tid. Särskildt vanligt lär vara, att anställning äger rum för ett år. Därför har visserligen redan i gällande sjölag fastslagits vissa fall, då sjöman äger rätt att blifva entledigad från sin anställning äfven före aftalstidens utgång. Dessa medgifvanden taga dock liten hänsyn till hans personliga önsknings i allmänhet. Under en anställning kunna vunna erfarenheter om fartygets beskaffenhet och det behandlingssätt, som där består, uppkommen sjuklighet och många andra personliga förhållanden utgöra särdeles berättigade skäl för sjömannen att få lämna tjänsten. Att vid aftalets ingående betinga sig dylika rättigheter eller en kortare anställningstid, förstår hvar och en icke vara görligt för den enskilde arbetssökanden gent emot de häfdvunna af redarne begagnade aftalsformulären.

Därtill kommer, att lagen pålägger sjömannen till skillnad från andra arbetssökande straff för brytande af arbetsaftalet. Äfven om detta med hänsyn till de särskilda förhållanden, hvarunder sjöfarten bedrifves, anses ännu oundgängligt, synes det å andra sidan uppenbart, att dessa straff med nutidens betraktelsesätt måste framstå såsom onödigt stränga och i vissa fall kanske alldeles opåkallade.

Utskottet åberopar nu mot motionärens framställning till en början, att den utländska lagstiftningen icke ger motionären det stöd, som han förmenar. Häremot måste erinras, att den utländska lagstiftning, som ej ännu följt med sin tid, naturligtvis drabbas af samma anmärkingar

och således ej förtjänar det minsta att åberopas emot den nu gjorda framställningen. Motionären åter syftar närmast på de engelska och amerikanska sjölagstiftningarna. Utskottet vitsordade förra året, att dessa i förevarande afseenden voro mycket mildare än den svenska. En blick på den af utskottet återgifna engelska lagstiftningen, dess § 224 mom. 2 ej att förglömma, ådagalägger riktigheten af detta omdöme. Den amerikanska lagstiftningen, som är ännu humanare mot sjömännen, har utskottet åter ansett sig ej alls böra återgifva. Jag tillåter mig därför att komplettera utskottets redogörelse för den utländska lagstiftningen med ett utdrag ur den amerikanska sjölagen och bifogar därtill en i utskottet föredragen framställning af motionären, utvisande att den amerikanska lagstiftningens nuvarande ståndpunkt tillkommit på sjöfolkets eget kraftiga initiativ.

En human och tidsenlig behandling af sjöfolket skulle vidare, såvidt jag förstår utskottet rätt, storligen äfventyra sjöfarten, handeln och industrien. Man må verkligen beklaga dessa näringar och miss-trösta om deras utvecklingsmöjligheter, om så skulle vara förhållandet. För vanlig uppfattning ställer det sig så, att sjöfartsnäringen är till äfven för att bereda sjöfolket skälig utkomst och trefnad, och att den sjöfartsnäring måste byggas på vacklande grund, som ej anser sig ha råd att göra de djupa leden inom näringen någorlunda nöjda med sin ställning. Det har för öfrigt uppgifvits, att i den inhemska sjöfarten anställes i de flesta fall sjöfolket utan all påmönstring, hvilket icke synes ledt till de af utskottet befarade vådorna.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställes,

att Riksdagen, med anledning af förevarande motion, ville hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga under öfvervägande, huruvida och i hvad mån sjölagen kunde underkastas nödig omarbetning i syfte att till förmån för sjöfolket dels bereda utvidgad rätt att lösa arbetsaftal och dels mildra straffpåföljderna för brytande af dylika aftal.»

Herr greve *Hamilton* har begärt få här antecknad, att han icke deltagit i behandlingen af detta ärende inom utskottet.

*Bil. till reservationen.***Amerikanska sjöfolkets strid för frihet.**

Denna strid, som utkämpades i pressen genom stora protestmöten och inom det amerikanska parlamentet, hade sin upprinnelse i några sjömäns vägran att låta sig tvingas till arbete.

Fyra sjömän, John Bradley, Robert Robertsson, P. H. Olsson och Morris Hansen, mönstrade ombord å den amerikanska barkentinen Arago i San Francisco i maj 1895 för resa till Columbia River Oregon och därifrån till Valparaiso i Chile. På resan norröfver till den förstnämnda platsen blefvo sjömännen missbelätna med fartyget. Vid ankomsten till Astoria lämnade de fartyget samt gingo i land, men blefvo där arresterade samt under sexton dagar kvarhållna i häkte, hvarefter de fördes ombord i bojor, då fartyget var färdigt att gå till sjöss. De nekade dock fortfarande att utföra något som helst arbete.

Fartyget gick likväl till sjös med Valparaiso som destinationsort, men måste på grund af sjöfolkets fortsatta vägran att tjänstgöra anlöpa San Francisco, där de ofvannämnda sjömännen ånyo blefvo häktade samt ställda under åtal. Innan domstolen ännu haft tillfälle att upptaga frågan till pröfning, öfverklagades fängslandet på grundvalen af den engelsk-amerikanska »Habeas-corporis lagen» (kroppslig frihet), under påpekande af att dessa sjömän hade mot sin vilja blifvit placerade ombord å fartyget, och att detta strede mot den amerikanska författningen, som förbjuder allt tvångsarbete. Detta öfverklagande afslogs. Härpå följde ett nytt öfverklagande inför högsta domstolen, som dock biträdde underrättens utslag. Sjöfolket blef under tiden inspärradt i fängelse och kvarhölls där under 9 månaders tid, hvarefter det lössläpptes med åliggande att inställa sig, då så kunde påfordras. Först den 25 januari 1897 föll högsta domstolens utslag i denna ryktbara rättegång och underströks därvid, att sjöfolket var ställdt utanför den konstitutionella okränkbarhet, som gällde för öfriga medborgare i landet.

Hufvudkontentan af domstolens motivering var, att denna bestämmelse om personlig frihet eller okränkbarhet i den amerikanska författningen var endast afsedd att upphäfva det slafveritillstånd, hvori negrer och med dem likställda raser voro hållna, men alls icke att utgöra några »nya grundsatser i fråga om vissa tjänsteåligganden, som alltid hade behandlats som undantagsförhållanden för soldater, sjömän och möjligen några andra». För att gifva stöd åt dessa undantagsförhållanden åberopade domstolen de gamla sjölagarne af Rhodesia, reglern af Oleron samt Visby och Hansalagarne.

Då man betänker att de Rhodesiska lagarne äro sedan cirka år 900 före Kristi födelse och Hansalagarne såsom de yngsta datera sig tillbaka till mörka medeltiden, har man alla skäl att känna sig förvånad öfver långsöktheten af de skäl, som måste användas till försvar för sjöfolkets kvarhållande i slafveri.

Endast en domare i högsta domstolen Justice Harlan hade en afvikande mening, hvilken han uttryckte genom följande reservation:

»I fråga om häfden af de bestämmelser, som inskränka på sjöfolkets personliga frihet, hänvisar domstolen till Rhodesiska lagarne, hvilka anses hafva

föregått den kristna tideräkningen. Men dessa lagar, af hvad innehåll de än må ha varit, voro likväl fastställda vid en tid, då ingen hänsyn togs till en man som människa, när människors lif och mänsklig frihet vore betraktade såsom af litet värde, och då lagstiftarne hufvudsakligen sökte tillfredsställa despotiska regenter, i stället för att befordra folkets välfärd.»

»Om kongressen (lagstiftande församlingen af Amerikas förenade stater) med sin makt att reglera förhållandena med utländska stater och för staterna inom unionen inbördes, kan autorisera arresteringen af en sjöman, som är engagerad att tjänstgöra på ett privat fartyg och med våld tvinga honom att återgå till detta fartyg samt kvarstå där under den tidsperiod, för hvilken han blifvit engagerad — så kan likadana regler föreskrivas de vid järnvägarne och ångfarkoster anställda. Äfven om man erkänner detta — ett erkännande kan mycket väl göras för argumenteringens skull — att det kunde göras till en straffvärd handling, bestraffad medels böter eller fängelse eller bäggedera, för sådana anställda att lämna sin anställning, innan den utlöpfungstid, för hvilken de blifvit anställda, så följer däraf icke, att de mot sin vilja och före dom och rannsaking skulle kunna tvingas att fortsätta med sin tjänstgöring. Men dagens beslut leder logiskt till en sådan slutsats, att kongressen har en sådan makt. Vidare ha de olika staterna själfva en ganska stor lagstiftningsrätt, där denna icke strider mot unionens lagar; hvarför skulle icke då staterna med stöd af de principer, som här äro fastslagna, tvinga de vid järnvägarne anställda, de i privat tjänst eller i andra privata företag att stanna hos deras arbetsgifvare under den tid för hvilken kontraktet är ingånget, vid risk att annars blifva arresterade af polismyndigheterna samt tvingade att återvända till sina respektive arbetsgifvare. Endast påpekandet af dessa konsekvenser torde vara tillfyllest för att visa omfattningen af det beslut, som blifvit fattadt här i dag.»

Från sjöfolkets sida gjordes ett försök att få målet ställt under ny ompröfning, men denna framställning afslogs.

Där fanns då ingenting annat att göra, än att starta den kraftigast möjliga agitation för lagarnes omändring. Stora möten afhöllos på olika ställen i landet med talare från olika samhällsläger. Några af sjömansorganisationens representanter utsågos för att resa till hufvudstaden under den tid, som kongressen var samlad därstädes för att söka påverka lagstiftarne i syfte att genomföra de reformer, som sjöfolkets organisation hade uppställt, däribland fordran på medborgerlig frihet i likhet med samhällets öfriga grupper.

Redan i slutet af december månad 1898 kunde organisationens representanter meddela, att de begärda lagändringarne hade blifvit antagna (*se bil.*) visserligen icke i hela dess utsträckning, som fackorganisationen hade begärt, men likväl hade antagits en så pass stor reform, att sjöfolket hade all anledning att känna sig tillfredsställt. Alla straff för lämnandet af amerikanskt fartyg i inhemsk hamn eller i Kanada, Newfoundland, Mexiko och Västindien blefvo afskaffade. Den enda risken blir, att sjöfolket i så fall riskerar inestående lön, och för rymning i utländsk hamn blefvo straffen nedsatta till högst en månads fängelse. Dessutom fick sjöfolket samtidigt en ny och utmärkt spisordning, som ställde de amerikanska fartygen i främsta rummet hvad bESPisningen angår, och dessutom gafs sjöfolket ytterligare skydd mot brutal behandling m. m., hvilka reformer blifvit ytterligare förbättrade vid en några år sedan företagen ny sjölagsrevision.

Charles Lindley.

Bil. till reservationen.

Utdrag från den nya amerikanska sjölagen.

102. *Straff för begångna förseelser.*

Ordet hemtrade i denna sektion omfattar trade mellan hamnar i Amerikas förenta stater samt Kanada, Newfoundland, Vestindien och Mexico. Ordet utrikes trade omfattar trade mellan hamnar af Amerikas Förenta stater och utrikes hamnar, med de undantag, som ofvan angifvits samt trade mellan Atlantiska och Stilla hafskusternas hamnar inom Amerikas förenta stater. Då någon sjöman, som blifvit lagligen engagerad eller till sjötjänst kontrakterad lärling, gör sig skyldig till följande förseelser, skall han straffas som följer:

1. För rymning, då förseelsen begås i inrikes hamn eller utländsk hamn i hemtrade, med förlust af alla kläder och effekter, som sjömannen har kvarlämnat ombord å fartyget samt med förlust af möjligen innestående lön och andra tillgodohafvanden. Om förseelsen begås i utländsk hamn i utrikes trade, med förlust af alla kläder och effekter, som sjöman har kvarlämnat ombord, samt med förlust af möjligen innestående lön och andra tillgodohafvanden; äfvenså, enligt domstolens godtfinnande, med fängelse icke öfverstigande en månad.

2. För uraktlåtenhet eller vägran att utan laga skäl inträda i tjänstgöring eller gå till sjöss med hans fartyg eller för frånvaro utan tillstånd inom en tidrymd af 24 timmar före afgangstiden, antingen vid resans början eller under dess fortgång eller för frånvaro, utan tillstånd och utan tillräcklig anledning, från fartyget eller tjänsten, där sådan icke innefattar rymning eller såsom sådan beifras från befälhafvarens sida; om förseelsen har skett i hamn inom Amerikas förenta stater eller i utländsk hamn i hemtraden, med förlust af lön, icke öfverstigande två dagars aflöning, eller det belopp, som må hafva åtgått för en ställföreträdares aflöning; eller om förseelsen har begåtts i utländsk hamn under utrikes trade, med förlust af lön, ej öfverstigande två dagars aflöning, eller enligt domstols godtfinnande med fängelse, ej öfverstigande en månad.

3. För lämnandet af fartyg, i hvilken trade det än är sysselsatt, i utländsk eller inrikes hamn, utan tillstånd efter dess ankomst till destinationsorten och innan fartyget är placeradt i säkerhet, med förlust af arvode ej öfverstigande en månads lön.

4. För uppsåtlig olydnad mot hvarje laglig befallning till sjös med att, enligt befälhafvarens godtfinnande, blifva belagd med handbojor, tills sådan olydnad upphör och vid ankomst till hamn i Amerikas förenta stater, med förlust af lön, ej öfverstigande fyra dagars betalning, eller vid ankomst till utländsk hamn, med förlust af lön, ej öfverstigande fyra dagar, eller enligt domstols godtfinnande med fängelse, ej öfverstigande en månad.

5. För fortsatt uppsåtlig olydnad mot lagliga befallningar eller fortsatt uppsåtlig försummelse i tjänsten, med beläggning af handbojor enligt befälhafvarens godtfinnande och kost af bröd och vatten, men med full kost hvar femte dag, tills sådan olydnad upphör och vid ankomsten till hamn i Amerikas förenta stater med förlust af lön för hvarje dygn af den tid, sådan olydnad eller försummelse varar med antingen en summa, icke öfverstigande 12 dagars lön eller tillräcklig för att betala kostnader, som verkligen ha blifvit gjorda för att anskaffa ställföreträdare, eller vid ankomsten till utländsk hamn, tillika med ofvan angifna böter genom fängelsestraff, ej öfverstigande tre månader enligt domstols godtfinnande.

6. För öfverfall på befälhafvare eller styrman, oberoende af trade, med fängelse ej öfverstigande två år.

7. För uppsåtlig skadegörelse å fartyg eller förskingring eller uppsåtlig skadegörelse å fartygets förråd eller last, oberoende af trade, genom förlust af lön motsvarande den förlust, som genom sagda åtgärder uppstått, samt dessutom enligt domstols godtfinnande genom fängelsestraff, ej öfverstigande 12 månader.

8. För smuggling, om hvilken han är öfverbevisad och genom hvilken handling förlust eller skada är förorsakad befälhafvaren eller skeppsredaren, oberoende af trade, skall han vara skyldig att ersätta sådan befälhafvare eller skeppsredare det belopp, som är tillräckligt att betäcka den af befälhafvaren eller skeppsredaren lidna förlusten, och hela eller del af innestående lön må innehållas till betalning af eller till afräkning å denna skuld, och han skall straffas med fängelse, ej öfverstigande 12 månader.