

Nr 189.

Af herr **Lindley**, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af sjölagen.*

Vid förra årets riksdag inlämnades en af undertecknad och 32 partikamrater understödd motion, hvori yrkades: »att Kungl. Maj:t måtte — helst efter samarbete med öfriga skandinaviska länder — låta föranstalta om en af tidsförhållandena påkallad revidering af gällande sjölag samt för riksdagen framlägga förslag i ämnet.»

Lagutskottet afstyrkte motionen, med i hufvudsak samma grundläggande motivering, som förut kommit till synes vid behandlingen af motioner åsyftande ändring af vissa paragrafer om sjöfolks rätt till afmönstring nämligen, att 1891 års sjölag fortfarande fyller alla berättigade anspråk på en tidsenlig och tillfredsställande reglering af hithörande rättsförhållanden samt med att i detalj bemöta och tillbakavisa vissa påståenden om behöfliga ändringar uti sjölagen.

Några de mest kraftiga dementier mot detta första påstående har emellertid nu afgifvits från Danmark och Norge, hvilka båda länder ha gått i författning om att revidera sina sjölagar, speciellt med afseende på de paragrafer, som beröra sjöfolkets rättsställning gentemot befälhafvare, redare och fartyg.

I Danmark tillsattes för lidet år en kommitté med uppdrag att revidera sjölagens bestämmelser med afseende å manskapets rättigheter och plikter, bemanningsregler, arbetstid m. m. Dessutom har en annan kommitté tillsatts för utredande af kosthållsfrågan och en annan kommitté för liknande utredning i fråga om läkemedel. Äfvenså har kommittéutredningar skett och förslag afgifvits angående sjövärdighetsbestämmelser m. m.

I Norge nedsattes en kommitté 1908 med uppdrag att utreda spörsmålet om sjöfolks förhyrning och mönstring samt de förhål-

landen, som stå i förbindelse därmed. Vid kommitténs tillsättande hade dessutom i stortinget uttalats önskvärdheten af en samtidigt företagen revision af sjölagens bestämmelser angående manskapets ställning ombord. Kommittén ansåg sig därför berättigad att taga sitt uppdrag i dess mest vidsträckta bemärkelse och har på grund häraf utarbetat ett förslag till »Lag om sjömän», omfattande 214 paragrafer.

På grund af sålunda vidtagna åtgärder i Danmark och Norge torde man kunna befara, att tanken på lika lydande skandinaviska sjölagsbestämmelser är uppgifven hvad dessa länder beträffar. Under dessa förhållanden förefaller det nästan vara lönlöst att nu yrka på åtgärders vidtagande för bevarande af den gemensamma sjölagstiftningen. De farhågor, som under fjolårets debatt i Andra kammaren framfördes af hr Lindhagen, hvarvid han bl. a. yttrade: »Jag har nu den bestämda öfvertygelsen, att det uppskof, som man här städse förordar, slutligen skall bryta sönder det storartade lagverk, som åstadkoms på skandinavisk väg åren 1887—1901», äro allaredan på väg att gå i fullbordan.

I senare delen af lagutskottets afslagsmotivering tillbakavisas motionärernas, på yttranden från redare, köpmän och andra, baserade framställning om behöfliga sjölagsändringar. Då dessa parter icke synas ha protesterat mot lagutskottets uttalanden mot behovet af dylika sjölagsändringar, så måste man antaga, att behovet af en sjölagsrevision på detta håll icke har varit så trängande, som vi förmodade.

Däremot föreligger fortfarande ett mycket stort behof af en genomgripande revision af de bestämmelser, som beröra sjöfolkets ställning till fartyg, redare och befäl. Skulle Riksdagen vid förnyad granskning fortfarande finna det olämpligt att nu bifalla krafvet på en allmän sjölagsrevision, måste vi dock vördsamt men enträget vidhålla vår fordran på en revision af de bestämmelser, som beröra sjöfolkets förhållanden, synnerligast fjärde kapitlet »Om besättning» samt tolfte kapitlet, som handlar »Om brott i tjänsten af befälhafvare och besättning».

Då det vid olika tillfällen har påpekats att de, som kräfva dylik lagförändring, icke ha tydligt klargjort i hvilken riktning en dylik revision skulle behövas, får undertecknad härmed i synnerhet påpeka följande missförhållanden, som behöfva afhjälpas.

74 §. Förhyrd sjöman skall inställa sig till tjänstgöring om-

bord inom två dygn efter påmönstringen, där ej annan tid för inställelsen blifvit af befälhafvaren bestämd och må sjömannen där-
 efter icke utan befälhafvarens tillstånd gå från skeppsbord.

Där ej annorlunda aftalats, löper hyran från och med den dag, sjömannen kom ombord.

Genom denna bestämmelse blir sjömannen faktiskt ställd i ett undantagsförhållande till alla andra fria medborgare och jämnställd med dem som lyda under krigslagarna. Det beror då endast på befälhafvarens nyck eller välvilja, om sjömannen kan få tillfälle att fullgöra sina plikter som make, son eller medborgare. De, som ha affattat denna bestämmelse, ha synbarligen endast sett på saken från en skeppsredare- eller befälhafvaresynpunkt, ty annars skulle man aldrig ha gifvit den en så pass ensidig form och utan att lämna garantier mot en så uppenbar möjlighet till missbruk, som här ligger fullt klar och tydlig. På grund af att fartyget är privat egendom kan man desslikes förbjuda obehöriga att gå ombord och följaktligen gifves det möjlighet att totalt isolera eller hålla i fångsligt förvar en å fartyget anställd sjöman.

75 § bör i likhet med den engelska sjölagen innehålla bestämmelse, som gör det möjligt för en just påmönstrad sjöman att lämna återbud. Ganska ofta händer det att sjöfolk blifva påmönstrade utan att någonsin ha sett fartyget, hvilket till och med kan ligga i annan hamn. Att under sådana förhållanden tvinga en sjöman att likväl medfölja, äfven om han vid närmare påseende finner fartyget obehagligt, är en uppenbar orättvisa.

78 §. Enhvar af besättningen åligge 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 före befälhafvarens tillstånd före honom öfvergifva detsamma.»

Vid flyktigt påseende kan man icke se annat, än att bestämmelsen stadfäster ett förhållande, som helt naturligt måste vara tillfinnandes ombord å ett fartyg. Kritiken mot paragrafen riktas sålunda icke mot hvad som finnes stadgadt, utan mot bristen af skyddande begränsningar och hvarigenom bestämmelserna få en

innebörd, som lagstiftarne troligen aldrig ha menat. Lagstiftarne ha naturligtvis med ordet »tjänsten» samt »ombord och i land» endast menat vanligt till sjömannens anställning ombord hörande sjömansarbete. Skeppsredare, befälhafvare och domstolar ha på senare tider tolkat denna bestämmelse därhän, att man kan tvinga en besättning att gå i land — däribland äfven eldarne — för att utföra hvarjehanda hamnarbeten m. m. Konsekvensen af en sådan tolkning blir att det är *lagligt* att kommendera en besättning till att exempelvis gå ned i en kolgrufva för att bryta de kol, som fartyget kan behöfva för last eller bunkers eller att utföra något annat slags arbete borta från fartyget. Fartygets egen skyldighet ifråga om lasten sträcker sig som bekant endast till fartygets reling, men likväl har man ansett sig äga rätt till så pass stora vantolkningar till sjöfolkets nackdel.

Bestämmelsen om sjöfolkets skyldighet att »fullgöra tjänsten, vare sig natt eller dag, helg- eller söckendag» har likaledes missbrukats till följd af att lagen icke innehållit någon skyddande bestämmelse om begränsad arbetstid.

Likaledes inträffar ganska ofta, att man, med stöd af bestämmelsen om sjömans skyldighet att ersätta all genom påstådda fel och försummelser uppkommen skada och förlust, gör orättvisa afdrag å honom tillkommande lön, för att på så sätt ersätta förlorade eller bortstulna skeppseffekter, utan att det bevisligen kan konstateras, att skadan uppkommit genom sjömans fel eller försummelse.

82 §. En hel del har allaredan blifvit anfördt emot bestämmelserna i denna paragraf genom de motioner, som af undertecknad och partikamrater blifvit väckta i syfte att åt sjöfolket bereda rätt till afmönstring i inhemsk hamn. Äfven denna paragraf visar huru bestämmelser kunna få en helt annan betydelse än hvad lagstiftarne någonsin menat.

Enligt 1864 års sjölag var besättningen å svenska fartyg »förpliktad att medfölja fartyget till den svenska hamn, där lossning slutar.» »Vid fartygets ankomst vare besättningen berättigad att, senast fjorton dagar därefter, blifva afmönstrad.»

Den kommitté, som i slutet af åttiotalet reviderade sjölagen, borttog denna skyldighet att vänta 14 dagar och anför i sin motivering följande: »Denna rederiets rätt att tvinga sjömannen att efter aftalets fullgörande kvarblifva i tjänst har i förslaget icke bibehållits, såsom hvarken öfverensstämmande med rättvisa eller förestafvad af

praktisk nödvändighet». Kommittén gaf därför paragrafen följande formulering:

»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.»

Som framgår af motiveringen hade kommittén tänkt sig, att sjömannen skulle vara fri, så snart han återkommit till fäderneslandet, och antagligen har äfven Riksdagen trott detsamma, då den biföll ifrågavarande bestämmelse, men med stöd af den utaf mig kursiverade satsen ha skeppsredarne förstätt att göra denna rätt fullkomligt illusorisk genom att i mönstringskontrakten införa en bestämmelse om ettårig tjänstetid eller mönstring för seglationen — en obestämd tidsperiod af varaktighet, som redaren ensam afgör.

Fastän lagstiftarnes mening här är klar och uppenbar, blir mönstringskontraktets privata tilläggsbestämmelser de, som äro bestämmande för domstolarne här i landet.

Det hjälper föga och verkar ingalunda öfvertygande då man söker att försvara denna orättvisa med, att den svenska sjöfartsnäringen måste ha dessa bestämmelser till skydd mot eventuella sjömansstrejker, ty ingen af de större sjöfartsidkande länderna har bestämmelser, som kunna jämföras med de här tillämpade. Här om någonsin skulle de ord kunna tillämpas, som för någon tid sedan uttalades af lagutskottets f. d. ordförande, herr Trygger, i ett föredrag i Stockholm:

»Hvarje lagstiftning, som ger den ena parten ett oberättigadt öfvertag öfver den andra, är oantaglig. Då man undersöker en dylik situations befintlighet, har man icke att slå sig till ro vid en blott formell likställighet mellan kontrahenterna, utan man måste tränga djupare, man måste göra klart för sig, huru lagparagrafen verkar, omsatt i det lefvande lifvet. Man får ej förbise, att hvad som i den ena kontrahentens hand kan vara ett fruktansvärdt vapen, kan i den andras hand vara en dekoration, som han utan afsaknad kan undvara.»

Huru denna paragraf verkat, ha vi försökt att belysa i föregående motioner om samma sak. Dessutom böra sjömanshusen kunna lämna värdefulla upplysningar om den ständiga emigrationen af svenskt sjöfolk till andra länders handelsflottor.

85 §. I denna paragraf finnes bestämmelser om, att underordnad sjöman eller eldare kan blifva fritagen från sin anställning i de fall, att han kan bevisa sig ha fått anställning som befälhafvare,

förste styrman eller förste maskinist, mot vilkor att han sätter annan duglig karl i sitt ställe. Utbryter krig, som medför fara för uppbringning, är besättning utan vilkor löst från förpliktelsen att medfölja fartyget.

Till dessa undantag borde vid en blifvande revision tillfogas bestämmelse om, att besättningen icke kan förpliktigas medfölja fartyget till sådan ort, som blifvit förklarad pestsmittad.

88 §. Den i paragrafen fastställda bestämmelsen att besättning vid fartygets försäljning öfvergår till den nya ägaren, såvida denne icke är utlänning, måste af hvarje rättvist tänkande person betraktas såsom skändlig och för sjöfolket moraliskt nedsättande.

101 §. Enligt bestämmelserna i denna paragraf äger befälhafvaren rätt att vid ohörsamhet eller visad motvilja, medels tvång skaffa sig lydriad samt vid fara eller myteri äfven använda våld. Rätt uttolkad och tillämpad vore det mycket litet att häremot anföra. Erfarenheten har dock visat, huru farligt det är att lämna åt en person att fungera som både åklagare och domare. I förut till riksdagen ingifna motioner har påpekats fall, där äfven de mest berättigade protester mot orättvis behandling ha af befälhafvaren rubricerats såsom myteri, liksom att man från samma håll har sökt att försvara uppenbara öfvervåld med befaradt myteri. En omarbetning af denna paragraf är därför nödvändig synnerligast till följd af de straffbestämmelser, som följa på förseelser af denna art. Myteri är verkligen en så pass allvarsam sak, så att man äfven från disciplinär synpunkt borde akta sig för att låta denna anklagelse neddragas till en löjeväckande åtalsfars.

106, 107 §§ handla om rymning. Det torde vara onödigt att här ånyo framställa alla förut gjorda invändningar emot dessa sjölagsbestämmelser, som i realiteten tillhöra en försvunnen tidsperiod. För att emellertid visa att dessa synpunkter delas af sjöfolket öfver hela världen, vill jag här anföra en vid internationella sjömans- och eldarekongressen i Köpenhamn andragen resolution af följande lydelse:

Till dem som regera nationerna, till lagstiftarne, till de kristligt sinnade, till människovännerna och anhängarne af mänsklig frihet i alla länder rikta vi sjöfolk, såsom varande den enda kvarvarande kategorien af ofria trälar, en ödmjuk men allvarsam bön, det vi måtte göras till fria män och att den tryckande skammen af tråldom borttages från det arbete, hvilket en gång i tiden var betraktadt såsom hedrande och hvilket fortfarande är af stort värde i den kommersiella världen samt af största betydelse för de nationer, som ha sjökuster att försvara.

Existerande sjölagar göra oss till det fartygs egendom, på hvilket vi befinna oss. Vi kunna icke vinna anställning som sjömän utan att underteckna kontrakt, som binda oss till dessa lagar. Dessa kontrakt äro fastställda i lag eller i af regeringen utfärdade förordningar. Vi ha intet inflytande på dessa villkor. Vi måste antingen godkänna dem för att få gå till sjöss eller vägra och förblifva landsmän.

Vid undertecknandet af detta kontrakt öfverlämna vi våra personer och vår arbetskraft till viljan af en annan person, så länge som kontraktet äger bestånd. Vi må icke vid vite af straff uraktlåta att infinna oss till tjänstgöring å det fartyg, för hvilket vi blifvit förhyrda. (Icke ens då enligt de svenska sjölagsbestämmelserna.) Vi få icke utan vår herres tillstånd gå till en moders sjukbädd eller begrafning eller fullgöra skyldigheterna som en son, en broder, en kristen eller som en medborgare.

Om vår ägare tror sig ha anledning misstänka, att vi umgås med tankar på flykt, så kan han utan laga undersökning åstadkomma vårt insättande i fängsligt förvar, tills han må anse det lämpligt att taga oss ut. Om vi ha rymt, så har han rätt att publicera vårt signalement samt utfästa belöning för vårt gripande och återsändande. Han kan genom internationella öfverenskommelser fordra polis och andra myndigheters bistånd för att återfå sin egendom.

Fartyget kan byta befälhafvare eller ägare, sjöfolket är då såldt tillsammans med fartyget; så länge som nationaliteten icke förändras, så kan endast allvarsam sjukdom eller redares och befälhafvares goda medgifvande lösa oss från fartyget.

Befälhafvaren däremot kan som fartygsägarens ställföreträdare utan svårighet lösa sig från motsvarande förpliktelser och riskerar på sin höjd endast ett obetydligt bötesbelopp.

Den, som bestämmer öfver en annan persons arbetskraft, äger äfven hans kropp, ty de två kunna icke skiljas från hvarandra.

Vi stå i samma förhållande till fartyget, som den lifegne stod till egendomen, eller slafven till sin ägare. När träldomen afskaffades i Västeuropa, bortglömdes vi af befriarne, ty våra förhållanden rubbades icke. När slafveriet upphäfdes i Amerikas Förenta stater och Brasilien, så lämnades sjöfolket fortfarande utanför. Då lifegenskapen upphäfdes i Ryssland gjordes ingen ändring beträffande sjöfolkets ställning.

Vi höja nu våra fängslade händer i underdånig anhållan och bön om, att nationerna må besluta försätta oss i frihet samt återställa oss våra medborgerliga rättigheter som bröder och män, att höja vårt facks anseende intill måttet af Er förmåga, att borttaga det träldomsmerke, som är satt på detsamma och bibehållit i intresset af billig sjötransport.

Vi våga äfven påpeka, att detta vårt facks träldom är af relativt modernt ursprung. Tidigare lagar bundo sjömännen — på resor till främmande länder — till hans kamrater och till fartyget och fartyget till honom på grundvalen af gemensam företagsrisk. I eget hemland var han fri, den friaste af alla i motsvarande samhällställning.

Allt efter som medvetenheten om folkets ofria ställning hinner genomsyra befolkningen skall det visa sig allt svårare att få fria medborgare att sända sina söner till träldom eller att få myndiga fria män till att antaga dylik anställning, och vi våga ärligt påminna Er, att då Ni reser på sjön, så fordrar Ni af oss — trälarna — att vi, då fara är å färde, skola visa prof på de högsta kvalifikationer af fria män och offra våra lif för Er säkerhet.

Till sjöss måste principen af gemensam risk kvarstå, där måste det finnas disciplin och själfuppoffring, men i hamn, där såväl Ni som fartyg äro skyddade, där måste vi begära af Er att gifva oss den frihet, som Ni själfva fordrar och hvilken Ni allredan har medgifvit öfriga samhällsmedlemmar och på så sätt aflyfta den själsliga bitterhet, som den känner, hvilken vet att han icke är ägare af sin egen person.

Vi fordra därför följande förändringar och förbättringar uti sjölagstiftningen i alla länder:

1. Afskaffande af all inmaning i fängsligt förvar för lämnande af ett fartyg i säker hamn.
2. Borttagandet af alla fängelsestraff för vägran att utföra gifna befallningar, då fartyget ligger i säker hamn, sättande i dess ställe ersättningsplikt till den kostnad som dylik arbetsvägran har förorsakat.
3. Afskaffande af alla fortlöpande betygsböcker, som äro afsedda att lämnas i arbetsgifvarens förvar, att utbytas mot kompetensintyg, hvilket som sjöfolkets egendom måste stanna i eget förvar.

Motiveringen i den föreslagna resolutionen antogs endast i princip, enär de europeiska kongressdeltagarne af erfarenhet hade lärt sig det fruktlösa i att anropa monarker och andra om att taga initiativ till arbetareklassens frigörelse från tryckande bestämmelser och pålagor. Däremot anslöt kongressen sig enhälligt till de efter motiveringen uppställda fordringarne.

I det förut omnämnda norska sjölagsförslaget har man äfven försökt taga hänsyn till dessa nyare uppfattningar i denna fråga och med beteckningen rymning endast preciserat sådana fall, där fara för fartygets säkerhet eller förlust af människolif kunnat uppstå genom otillåten afvikelse. Till detta har man så lagt, när afvikelse företages under de 24 sista timmarne, innan fartyget går till sjöss, äfven detta tydligt i afsikt att trygga möjligheten för fartyget att hafva en fulltalig besättning, då det anträder sin resa. För öfrigt anses otillåten afvikelse som en disciplinär förseelse och straffas med böter eller förlust af innestående tillgodohafvande och förlust af sjöfartsbok.

297—311 §§ i tolfte kapitlet fastställa straffen för ofvan uppräknade och andra förseelser. Många af dessa straffbestämmelser måste betecknas såsom oskäligt stränga i förhållande till de förseelser, som man här anser sig böra bestraffa. Onekligen äro dessa paragrafer i behof af en snar revision.

Så t. ex. fastställer 304 §: »Öfverfaller någon af besättningen med våld eller hot om våld befälhafvaren i tjänsten eller för att honom hindra 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.»

Äfven om man anser att personligt öfvervåld bör straffas synnerligen strängt, måste man likväl medgifva, att här fastställda straff äro för stränga. I all synnerhet om man jämför med de straffbestämmelser, som gälla för befälhafvaren vid liknande förseelser.

289 §. Missbrukar befälhafvaren den i 101 § honom medgifna tvångsrätt, eller tilldelar han sjöman bestraffning utan laga skäl eller utan iakttagande af den ordning, som i 103 § är föreskrifven, eller ålägger han strängare straff, än 108 § föranleder, eller missbrukar han den rätt att taga sjöman eller passagerare i förvar, som i 47 § omförmäles, eller förhåller han sjöman dess lagliga kost, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet; straffes med böter,

där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

En på högre social skala stående befälhafvare straffas här endast med böter eller efter allmän lag, under det att sjöfolket är helt underkastadt sjölagens betydligt strängare bestämmelser.

Beifrandet af misshandel gentemot sjöfolk kan endast åstadkommas genom enskild framställning till allmän åklagare eller domstol, under det att äfven vid de lindrigaste fall i motsatt hänseende, det är myndigheternas skyldighet att anställa åtal, hvilket på grund af det höga straffmaximum alltid åtföljes af häktning.

Det torde vara onödigt att här påpeka alla de straffbestämmelser i detta kapitel, hvilka enligt vårt förmenande skulle vara i behof af förändringar, då de däri fastställda straffbestämmelserna måste sättas i samband med eventuellt ändrad ordalydelse af andra sjöfolket berörande sjölagsparagrafer.

Slutligen kan i sammanhang med denna framställning upplysningsvis meddelas, att »Sjöfartssäkerhetskommittén» har i sitt nyligen till Kungl. Maj:t afgifna betänkande ansett nödigt att föreslå ganska vidtgående ändringar i 31 sjölagsparagrafer. Ett bifall till sjöfartssäkerhetskommitténs framställning blir alltså förenad med en ganska omfattande sjölagsrevision. Jag tillåter mig därför fortfarande hysa den uppfattningen, att det skulle vara både lämpligt och praktiskt att samtidigt vidtaga en allmän sjölagsrevision. Skulle detta yrkande icke vinna Riksdagens bifall, anhåller jag, att en revision åtminstone måtte företagas ifråga om de sjölagsbestämmelser, som beröra sjöfolkets förhållanden.

Under åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt får jag hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla,

att Kungl. Maj:t måtte efter verkställd utredning för Riksdagen framlägga förslag till en af tidsförhållandena påkallad revision af gällande sjölag eller minst fjärde och tolfte kapitlen däraf och därmed sammanhörande bestämmelser; eventuellt efter samråd med öfriga skandinaviska länder.

Stockholm den 26 januari 1911.

C. G. Lindley.