

Nr 137.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270); given Stockholms slott den 16 februari 1934.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

P. Albin Hansson.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen
den 15 juni 1922 (nr 270).

Häri genom förordnas, att 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

Går fartyget — — — och lasten.

Om befälhavarens rätt till hyra vid arbetslöshet, till fri hemresa med hyra och underhåll under resan samt till ersättning för förlorade effekter gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

41 §.

Går fartyget — — — sjöförklaringen avgivits.

Varder svensk sjöman arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid, för vilken han enligt första stycket åtnjuter hyra.

Upphör till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning i utlandet, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock hyra under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Sjömannen är dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 28 § första stycket är stadgat.

För förlust — — — Konungen fastställer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935 men äger ej tillämpning i fall, där fartyget dessförinnan förolyckats.

*Utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför
Hans Maj:ts Konungen i statsrådet å Stockholms
slott den 1 februari 1934.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER,
LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för utrikesdepartementet samt cheferna för justitie- och handelsdepartementen anför chefen för socialdepartementet, statsrådet Möller:

Inom socialdepartementet har utredning sedan någon tid pågått rörande upptagande i svensk lagstiftning av bestämmelserna i ett å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genua år 1920 antaget förslag till konvention angående *ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning*. Jag anhåller nu få anmäla denna fråga.

Förslaget i allmänhet.

Konventionens innehåll.

Förevarande konvention upptager i huvudsak följande bestämmelser.

Med sjöman förstås envar, som är anställd å fartyg, nyttjat i sjöfart till havs, och med fartyg varje i allmän eller enskild ägo varande båt, fartyg eller skepp, av vad slag som helst, vilket nyttjas i sjöfart till havs, med undantag likväl för krigsfartyg. Då fartyg förolyckas, skall redaren eller den, med vilken sjömannen slutit avtal om tjänst ombord å fartyget, till varje å fartyget anställd sjöman utge ersättning för den arbetslöshet, som förorsakas av fartygets förolyckande. Denna ersättning skall utgå för alla de dagar, varunder sjömannen är verkligt arbetslös, och enligt den beräkningsgrund, som gäller för den genom avtalet bestämda hyran, men den totala ersättningen må begränsas till ett belopp motsvarande två månaders hyra. Ersättning enligt konventionen skall åtnjuta samma rättsliga skydd som fordran på intjänad hyra, och skall sjömannen för dess indrivande äga anlita samma tillvägagångssätt som beträffande sådan fordran.

Beträffande det närmare innehållet i konventionen tillåter jag mig hänvisa till konventionstexten, som i svensk översättning torde få såsom bilaga (B) fogas till statsrådsprotokollet för denna dag. De franska och engelska originaltexterna finnas bilagda propositionen nr 361 vid 1921 års riksdag. Anmärkas må, att det i den svenska översättningen använda uttrycket »sjöfart till havs» i originaltexterna motsvaras av »navigation maritime» respektive »maritime navigation». Olika meningar synas kunna råda, huruvida detta uttryck avser enbart fart i öppna havet eller jämväl sådan fart, som äger rum inomskärs eller utmed kusten. Uttrycket lär däremot icke omfatta fart å insjöar och floder.

Tidigare behandling av frågan.*Proposition 1921.*

Konventionen anmäldes i statsrådet den 6 maj 1921. Därvid meddelade föredragande departementschefen, att den i konventionen fastslagna principen upptagits i sjölagskommitténs slutliga förslag till sjömanslag samt att detta förslag, som för det dåvarande behandlades av lagrådet, torde komma att föreläggas 1922 års riksdag. Frågan om Sveriges anslutning till konventionen syntes först i samband därmed böra upptagas till slutlig prövning. I enlighet med föredragandens hemställan beslöt Kungl. Maj:t därefter avlåta proposition (nr 361) till riksdagen med anhållan om yttrande angående konventionen. Riksdagen meddelade sitt beslut i skrivelse nr 343, varav framgick, att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot den uppfattning departementschefen uttalat rörande konventionen.

Proposition 1922.

På sätt i nyss omförmälda proposition antagits, framlades för 1922 års riksdag förslag till sjömanslag, propositionen nr 13. I samband med denna lagstiftning blev frågan om upptagande i svensk rätt av konventionens bestämmelser föremål för en ingående behandling.

Den i konventionen stadgade principen om rätt till ersättning för arbetslöshet vid fartygs förolyckande innebar en nyhet. I 91 § sjölagen stadgades endast, att då fartyg förolyckades, hyresavtalet upphörde att gälla och att besättningen skulle erhålla hyra till och med den dag, då tjänstgöringen upphörde. Vidare föreskrevs i 98 §, att sjöman, efter det fartyg förolyckats, ägde rätt att på det allmännas bekostnad bliva fortskaffad till närmaste svenska hamn eller, om han hellre så ville, till den ort inom riket, där han vore bosatt.

I det av *sjölagskommittén* den 4 juni 1920 avgivna förberedande förslaget till sjömanslag (6 och 28 §§) stadgades rätt för befälhavare respektive sjöman att vid fartygets förolyckande bliva på redarens bekostnad fortskaffad till sin hemort med åtnjutande av hyra under den tid, som härför åtginge. Socialstyrelsen, som den 12 oktober 1920 avgav utlåtande över nämnda förslag, framhöll härvid — under åberopande av stadgandena i ifrågavarande konvention — att någon tvekan icke torde råda därom, att Sverige för sin del komme att ratificera konventionen, samt att konventionens stadganden syntes höra hemma i den nya sjömanslagen. I det av *sjölagskommittén* den 5 februari 1921 avgivna slutliga förslaget till sjömanslag (6 och 41 §§) upptogs även i anslutning till konventionen bestämmelse, att befälhavare respektive sjöman, som bleve arbetslös till följd av fartygets förolyckande, ägde rätt till ersättning, motsvarande hyra för den tid, han vore utan anställning, dock högst för två månader. I fråga om rätten till fri hemresa företogs emellertid den jämkningen, att denna rätt skulle gälla endast då fartyget förolyckats å utländsk ort och att kostnaden för resan och underhållet därunder skulle utgå av statsmedel. I båda förslagen stadgades dock för detta fall skyldig-

het för befälhavaren respektive sjömannen att under vissa villkor antaga tjänst å annat fartyg.

I utlåtande över lagförslaget den 16 juni 1921 avstyrkte *lagrådet* nyss omnämnda från konventionen hämtade bestämmelse.

Härvid åberopades av *lagrådets flesta ledamöter*, att principen om skyldighet för redaren att vid fartygs förolyckande ersätta sjöman för uppkommande arbetslöshet syntes innebära ett föga billigt betungande av redaren, vilken i sådant fall som regel själv lede avsevärd förlust, en förlust som i allmänhet icke torde täckas, även om han i följd av försäkring utbekomme fartygets fulla värde. Skulle sedermera av internationella hänsyn anses påkallat, att Sverige biträdde konventionen, syntes stadgande härom helst böra utfärdas såsom särskild under konventionens giltighetstid vid sidan av sjömanslagen gällande författning.

En ledamot av *lagrådet* yttrade:

Mot den föreslagna bestämmelsen måste anmärkas, att den stode föga i överensstämmelse med principerna i förslaget i övrigt och i allt fall icke syntes i den föreslagna utsträckningen kunna godtagas.

Avskedades sjöman utan giltigt skäl, vore han enligt förslaget 34 § berättigad till ersättning för den förlust, han genom avskedandet lede. Denna förlust kunde högst uppgå till belopp, motsvarande löneförmånerna under återstående delen av den avtalade tjänstetiden jämte för visst fall fri hemresa. Vore, såsom förhållandet torde vara i det övervägande antalet fall, avtalet ingånget för obestämd tid med rätt för vardera parten att uppsäga avtalet till upphörande i svensk hamn efter 7 eller 8 dagar, kunde, om fartyget ginge i inrikes fart eller fart på grannländerna, ersättningen vid dylikt avskedande i allmänhet ej uppgå högre än till vad som svarade mot löneförmånerna under 10 å 12 dagar. Någon skyldighet att svara för den skada, sjömannen kunde lida därav, att han även efter den beräknade avtalstidens slut nödgades gå arbetslös, innefattade icke förslaget, och sådan skyldighet torde väl svårigen kunna ifrågasättas. Att den ersättning, sjömannen under sådana omständigheter bekomme för det obefogade entledigandet, bleve relativt ringa, vore en ofrånkomlig konsekvens av den löslighet i avseende å anställningstiden, som i praxis genomförts och av förslaget sanktionerats.

Enligt förevarande stadgande skulle i där omnämnda fall hyra utgå för den tid sjöman vore utan anställning, dock högst två månader utöver angiven tid. Stadgandet torde vara avsett att tolkas sålunda, att redaren vore skyldig att — under förutsättning givetvis att sjömannen ej kunde erhålla ny anställning — betala hyra för dessa två hela månader, även om den avtalade anställningstiden skulle tidigare utlöpa. Att stadgandet måste så tolkas, framginge av en jämförelse med avfattningen av 34 §. Såge man saken djupare, kunde man dock knappast säga, att i dylikt fall arbetslösheten för tiden efter det den avtalade anställningstiden utlupit vore att anse såsom en följd av fartygets förolyckande. Detta framträdde särskilt klart för det fall, att sjömannens anställning gällt viss resa eller fix tid, som redaren ej ämnat förlänga.

Stadgandet i dess förberörda tolkning innebure, såsom av det anförda framginge, att redaren hade mera omfattande skadeståndsskyldighet gent emot sjöman, som entledigats på grund av fartygets förolyckande, således i fall av casus, än gent emot sjöman, som han utan laga skäl avskedat, och detta utan att omständigheter av ömmande beskaffenhet kunde mera åbe-

ropas i det förra fallet än i det senare. Denna ståndpunkt måste anses mindre rimlig.

Det kunde för övrigt knappast anses billigt att med utgivande av arbetslöshetsunderstöd betunga redare, som måhända själv genom olyckan förlorat en stor del av sin egendom. Denna omständighet spelade kanske praktiskt mindre roll, då risken för utgivande av sådant understöd torde kunna genom försäkring täckas. Det vore dock att märka, att redare för fartyg, som ginge i kortare fart, ej sällan torde underlåta att helt täcka sina risker.

Ett ordnande av frågan om arbetslöshetsunderstöd för sjömän vore otvivelaktigt synnerligen påkallat. Men att, såsom i förslaget skett, upptaga till behandling endast en del, för övrigt relativt oviktig, av denna fråga, måste i och för sig anses mindre tillfredsställande; och då den föreslagna lösningen knappast kunde anses lycklig, syntes den ifrågavarande bestämmelsen icke böra tillstyrkas.

Ansåges emellertid, på grund av önskvärdheten att främja det internationella lagstiftningsarbetet å området, bestämmelse i förevarande hänseende böra upptagas i vår rätt, syntes i allt fall densamma ej böra givas så vidsträckt tillämpning, som nu föreslagits. Bestämmelsen borde alltså principiellt endast gälla svenska sjömän. Tillämplighet å utländska sjömän borde måhända helst göras beroende av ömsesidighet; dock torde få anses försvarligt att göra tillämpligheten å utländska sjömän generell, därest omfördälda konvention skulle komma att biträdas av det stora flertalet sjöfartsidkande nationer och svenska sjömän alltså kunde förväntas i allmänhet få åtnjuta motsvarande förmåner från utländska redares sida. Valdes det senare alternativet, borde stadgandet avfattas så, att tillämpligheten å utländska sjömän gjordes beroende av Konungens förordnande.

Vid anmälan av lagrådets utlåtande för Kungl. Maj:t återopade föredragande departementschefen ett av *Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska samarbetet* efter remissen till lagrådet till Kungl. Maj:t avgivet utlåtande. I detta utlåtande — som avgivits i samråd med kommerskollegium och socialstyrelsen och efter det representanter för Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälhavareförening, svenska maskinbefälsförbundet samt svenska sjömans- och eldareunionerna beretts tillfälle att yttra sig — anfördes i fråga om bestämmelserna i konventionsförslaget om rätt till ersättning för arbetslöshet i huvudsak följande:

Bestämmelserna hade tillkommit med hänsyn till den svåra ställning, i vilken en sjöman oftast råkade efter lidet skeppsbrott, särskilt om förolyckandet ägt rum långt borta från hemlandet. Begränsningen av ifrågavarande ersättning till att avse endast den tid, sjömannen inom loppet av de närmaste två månaderna efter fartygets förolyckande vore verkligt arbetslös, d. v. s. ej kunde finna ny anställning, torde enligt delegationens förmenande få anses skälig. Här stadgade understödsskyldighet torde ej heller kunna bliva avsevärt betungande för redaren, då sjöolyckor av åsyftad art ej ofta förekomme och risken dessutom kunde täckas genom försäkring mot en troligtvis ganska ringa premie. Bestämmelserna hade emellertid givit anledning till erinringar från såväl kommerskollegii som Sveriges redareföreningens sida. Av kollegium hade sålunda hävdats, att ifrågavarande ersättningsskyldighet ej skäligen borde åläggas redaren. Från redareföreningens sida hade gjorts gällande, att bestämmelserna skulle leda till att sjöman i nära nog varje fall vid förlisning, oavsett när den ägde rum, skulle beredas två månaders hyra, emedan vederbörande organisation, så länge någon annan

arbetslös funnes att tillgå, skulle under de två månaderna förhindra hans påmönstring. Med hänsyn till ersättnings begränsning till den tid, då sjömannen vore verkligt arbetslös, och till de möjligheter arbetsförmedlingen torde äga att motverka missförhållande av berörda slag, syntes den från redareföreningens sida framställda erinringen icke kunna tillmätas större betydelse.

Efter att vidare hava omnämnt lagrådets utlåtande anförde *departementschefen* ytterligare:

På de av delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet anförda skäl och med hänsyn till önskvärdheten att främja det internationella lagstiftningsarbetet på området ifråga hade departementschefen helst sett, att Sverige redan nu biträtt denna konvention. Såvitt emellertid kunnat inhämtas, hade ännu icke någon stat ratificerat densamma, och det ville synas, som om man från dansk, finsk och norsk sida vore mest benägen att för närvarande ställa sig avvaktande. Vid sådant förhållande och då ett ratificerande enbart från Sveriges sida skulle medföra, att utländska sjömän å våra fartyg erhöles arbetslöshetsunderstöd utan att motsvarande förmån tillkomme svenska sjömän å utländska fartyg, syntes försiktigheten bjuda att låta frågan om Sveriges anslutning till förevarande konvention anstå ännu någon tid, intill dess man kunde få en överblick över i vilken utsträckning konventionen komme att ratificeras av de större sjöfarande nationerna. Något ovillkorligt samband med antagandet av förslaget till sjömanslag hade ej heller ratifikationsfrågan. Såsom lagrådet framhållit, kunde nämligen stadgande om Sveriges biträdande av konventionen mycket väl och måhända lämpligare utfärdas såsom särskild, under konventionens giltighetstid vid sidan av sjömanslagen gällande författning.

I enlighet med vad departementschefen sålunda anført hade den från konventionen hämtade bestämmelsen uteslutits ur det genom propositionen avlätna förslaget till sjömanslag. I stället innehöll förslaget bestämmelse (6 och 41 §§), att svensk befälhavare respektive sjöman i händelse av anställningens upphörande i utlandet till följd av fartygets förolyckande skulle äga rätt — förutom till fri hemresa och underhåll — till hyra under hemresan; och skulle denna bestämmelse, under förutsättning av ömsesidighet, kunna utvidgas att gälla jämväl utländsk sjöman (42 §).

Propositionen vann i förevarande del *riksdagens* bifall.

Den 15 juni 1922 utfärdades därefter sjömanslagen.

Internationella arbetsbyrån 1927 och socialpolitiska delegationen 1928.

Med skrivelse den 6 december 1927 överlämnade *direktören för internationella arbetsbyrån i Genève* till *chefen för socialdepartementet* ett memorandum, däri han angående konventionsförslaget i huvudsak anförde följande:

De fyra nordiska länderna stiftade enligt överenskommelse sina sjömanslagar efter huvudsakligen samma grunder. I fråga om detaljerna i gällande lagar förefunnes dock många skiljaktigheter, och ett hänseende, i vilket lagarna skilde sig, hänförde sig just till ifrågavarande konvention. Frågan om upphörande av sjömans anställningsavtal vid fartygets förolyckande reglerades i varje lags 41 §. I principiellt hänseende vore dessa bestämmelser överensstämmande, men i det hänseende, varom fråga vore, företedde de följande skiljaktigheter. Enligt danska lagen vore dansk sjöman berättigad

till hyra under sin hemresa, dock under högst två månader om han vore styrman eller maskinist och under högst en månad om han vore vanlig sjöman. Enligt finska lagen vore finsk sjöman berättigad till hyra för den tid hemresan varade. Enligt norska lagen vore norsk sjöman berättigad till hyra från tiden för fartygets förolyckande till ankomsten till hemorten, dock under högst två månader. Enligt den svenska lagen vore svensk sjöman berättigad till hyra under hemresan. Med dessa skiljaktigheter i gällande bestämmelser syntes några oöverstigligen hinder icke kunna resas mot en sådan ändring av svenska lagen att den bringades i överensstämmelse med konventionen. Det enda som erfordrades vore en bestämmelse av innehåll, att sjömannens hyra skulle utbetalas till honom så länge han vore arbetslös, vilken betalning dock finge begränsas till två månaders hyra. Den ökade ekonomiska bördan för redaren skulle sannolikt bli mycket lätt, särskilt som risken kunde täckas genom försäkring.

I anledning av vad som sålunda anförts avgav *Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska samarbetet* den 26 november 1928 yttrande, däri delegationen rörande konventionen anförde bland annat:

På begäran av delegationen hade socialstyrelsens byråassistent för sjöfartsärenden verkställt viss utredning rörande svenska fartygs förolyckande under åren 1923—26, sistnämnda år vore det senaste, för vilket erforderlig statistik finnes tillgänglig, och framginge av denna utredning bland annat följande. Antalet förolyckade fartyg, av vilkas personal några överlevat, hade för nämnda år uppgått till respektive 28, 27, 28 och 23, och antalet överlevande, befälhavarna däri inräknade, hade varit respektive 171, 234, 226 och 164. Det sammanlagda beloppet av en månads hyra för samtliga de överlevande hade, med ledning av gällande kollektivavtal, för de olika åren beräknats till ungefär respektive 26,000, 36,000, 32,000 och 24,000 kronor. Det mot nu angivna belopp svarande genomsnittsbeloppet utgjorde 29,500 kronor, och skulle sålunda, om man utginge från förhållandena under här berörda år och, såsom konventionen medgäve, begränsade ersättningstiden till två månader, den genomsnittliga kostnaden för tillämpning av konventionen komma att uppgå till högst 59,000 kronor för år¹⁾. Givetvis skulle sjöman, som bleve arbetslös till följd av fartygets förolyckande, vara pliktig att så vitt möjligt taga hyra å annat fartyg, varigenom här ifrågavarande ersättningsbelopp skulle minskas. Att märka vore därjämte, att gällande lag ej blott ålade sjöman att efter fartygets förolyckande kvarstanna mot hyra och underhåll till dess sjöförklaring avgivits utan även, i fall då sjömannens anställning till följd av sjöolycka upphörde i utlandet, i regel tillerkände honom fri hemresa med hyra och underhåll under resan, varför kostnaderna i vad de avsåge resan och underhållet dock bestredes av statsverket. Olika meningar hade gjorts gällande i fråga om konventionens beaktande i svensk lagstiftning. Emellertid hade såväl socialstyrelsen och den förutvarande socialpolitiska delegationen som även sjölagskommittén uttalat sig till förmån därför. Anmärkas finge även, att det svenska arbetsgivarombudet å konferenssammanträdet i Genua röstade för antagande av konventionen. Tolv stater, varibland England, Italien, Spanien, Belgien och Kanada, hade ratificerat konventionen. Med hänsyn till det behjärtansvärda syftet med konventionen, den relativt obetydliga kostnad dess genomförande skulle medföra samt den vårt land åliggande förpliktelsen att så vitt möjligt främja internationella arbetsorganisationens verksamhet ansåge sig delegationen böra förorda anslutning för Sveriges del till konventionen.

¹⁾ Jfr senare utredning avseende åren 1927—1932, sid. 13.

Ifrågavarande memorandum av internationella arbetsbyråns direktör ledde emellertid icke till någon ratifikation av konventionen.

Frågans återupptagande hösten 1932.

Sedan jag tillträtt mitt nuvarande ämbete hösten 1932, blev frågan om införande i vår rätt av konventionsbestämmelserna föremål för nytt övervägande inom socialdepartementet, och i januari 1933 inhämtades hos regeringarna i Danmark, Finland och Norge upplysning, dels huruvida regeringarna tagit ställning till frågan om konventionens ratificering dels ock — därest tanken på ratificering ej slutligt avvisats — huruvida regeringarna hyste intresse för en överläggning med svenska regeringen och eventuellt övriga nordiska länders regeringar om åstadkommande av erforderlig lagändring för möjliggörande av ratificering. Å den gjorda förfrågan inkommo svar under våren 1933. Den danska regeringen meddelade härvid, att den icke ansåge tiden lämplig för anslutning till konventionen, utan hölle före att spørsmålet härom borde anstå i avbidan på väsentlig förbättring av förhållandena inom sjöfarten. Finska regeringen fann, att konventionen icke borde för Finlands del ratificeras. Norska regeringen slutligen tillkännagav, att regeringen, som icke tagit slutgiltig ståndpunkt till frågan om konventionens ratificering, gärna såge, att detta spørsmål ävensom spørsmålet om eventuellt erforderliga lagändringar gjordes till föremål för gemensamt dryftande och gemensam förberedelse mellan de nordiska länderna.

Från svensk sida meddelades härefter de övriga nordiska ländernas regeringar, att frågan om Sveriges anslutning till konventionen ytterligare skulle utredas och lagförslag utarbetas samt att det vore den svenska regeringens avsikt att, så snart dylikt lagförslag föreläge, till gemensamt dryftande med den norska regeringen upptaga frågan om ratificering av konventionen och vidtagande av de lagändringar, som betingades därav.

Inom departementet upprättades sedermera en promemoria jämte ett utkast till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen. Lagutkastet innebar, att befälhavare och sjömän, som till följd av förlisning bleve arbetslösa, skulle äga rätt till ersättning, motsvarande hyra för den tid arbetslösheten funnes vara orsakad av olyckan, dock högst för två månader. Lagutkastet torde få såsom bilaga (C) åtfölja detta protokoll.

Över promemorian och lagutkastet hava, efter remiss i november 1933, yttranden avgivits av kommerskollegium och socialstyrelsen samt Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, Sveriges radiotelegrafistförening och svenska sjöfolksförbundet.

Därjämte hava promemorian och lagutkastet tillställts den norska regeringen.

Nu föreliggande förslag.

1933 års utredning.*Allmänna synpunkter.*

I *promemorian* erinrades till en början om att konventionen ratificerats av 19 stater, nämligen Belgien, Bulgarien, England, Estland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Jugoslavien, Kanada, Kolumbia, Kuba, Lettland, Luxemburg, Polen, Rumänien, Spanien, Tyskland och Uruguay¹⁾ samt att konventionen därjämte godkänts av behörig statsmyndighet i Nederländerna. Sedan i *promemorian* framhållits, att bland de stater, som biträtt konventionen, funnes flera av de större sjöfartsidkande nationerna, anfördes vidare följande:

För en anslutning till konventionen talade i främsta rummet dess syfte att bereda sjömän hjälp i den belägenhet, vari de råkade efter lidet skeppsbrott. Vid fartygs förolyckande förfölle såväl befälhavarens som besättningens tjänsteavtal omedelbart (6 och 41 §§ sjömanslagen). Helt oförberedda ställdes de skeppsbrutna utan anställning. De ägde visserligen rätt till ersättning för förlorade effekter samt, då avtalet upphört i utlandet, rätt till fri hemresa med hyra och underhåll under resan. Men härigenom syntes knappast allt det bistånd, varpå sjömännen skäligen kunde göra anspråk, vara tillförsäkrat dem. Önskvärdheten att bringa skeppsbrutna hjälp framträdde ej minst i tider sådana som de nuvarande, då en omfattande arbetslöshet rådde såväl inom sjöfartsnäringen som inom andra yrkesgrenar. En ratificering från svensk sida av konventionen skulle vidare i sin mån stödja strävandena att främja den internationella lagstiftningen till fromma för de arbetande klasserna i olika länder.

I de avgivna *yttrandena* har konventionens ratificering *tillstyrkts* av socialstyrelsen samt svenska maskinbefälsförbundet, Sveriges radiotelegrafistförening och svenska sjöfolksförbundet, varjämte Sveriges fartygsbefälsförening uttalat sin tillfredsställelse över en lagstiftning i huvudsaklig överensstämmelse med konventionens bestämmelser. Däremot har konventionens ratificering *avstyrkts* av kommerskollegium samt Sveriges redareförening och Sveriges segelfartygsförening.

Socialstyrelsen har åberopat sitt utlåtande den 12 oktober 1920 över sjölagskommitténs förberedande förslag till sjömanslag, däri styrelsen uttalat sig för konventionens ratificering, samt till stöd för sin ånyo framförda tillstyrkan härav särskilt påpekat det förhållandet, att konventionen numera ratificerats av ett stort antal stater, bland dem England, Tyskland och Frankrike.

Svenska maskinbefälsförbundet har funnit det självklart, att då konventionen bitratts av ett flertal stater, Sverige ej skulle undandraga sig skyldigheten att ratificera densamma. Särskilt har framhållits, att man därigenom bidroge till att få de ekonomiska förpliktelserna i dylika avseenden likartade för de olika ländernas redare samt att dessa på grund härav bleve i möjligaste mån jämställda i konkurrensen.

Svenska sjöfolksförbundet har framhållit, att bland de 19 stater, som ratificerat konventionen, funnes sådana, vilkas sjöfart kraftigt konkurrerade med

¹⁾ Konventionen har numera ratificerats jämväl av Argentina.

den svenska sjöfartsnäringen, samt att arbetsgivarombud från vissa av de stater, som numera godkänt konventionen, vid Genuakonferensen röstat mot densamma, medan för Sveriges vidkommande såväl arbetar- som arbetsgivarombuden ävensom statens representant varit ense därom, att konventionen ur social synpunkt vore berättigad.

Sveriges redareförening har anfört bland annat:

Bland de skäl, som åberopades för en anslutning från svensk sida till konventionen, framhölles rimligheten däraf, att sjöman, som genom skeppsbrott råkat i oförskylld arbetslöshet, bereddes understöd åtminstone viss tid därefter. Huru behjärtansvärd en dylik hjälp till sjömannen än kunde vara, torde det dock vara oriktigt, att redaren vid en fartygsförlisning, som utan hans förvällande medfört ett upphörande av tjänsteavtalet, skulle förpliktas att utgiva ersättning till det på grund av förlisningen arbetslösa sjöfolket. Föreningen kunde för sin del helt instämma i det uttalande, som år 1921 gjordes av en ledamot i lagrådet, nämligen att det vore mindre rimligt att redaren skulle ha en mera omfattande skadeståndsskyldighet gentemot sjöman, som entledigats på grund av fartygets förolyckande, således i fall av casus, än gentemot sjöman, som han utan laga skäl avskedat, och detta utan att omständigheter av ömmande beskaffenhet kunde mera åberopas i det förra fallet än i det senare.

Hänsynen till ett främjande av den internationella lagstiftningen borde enligt föreningens mening icke tillmätas den betydelse i ratificeringsfrågan, som i promemorian gjordes gällande, ty de internationella konventionerna finge icke anses såsom självändamål. Däremot ansåge föreningen det förhållandet, att såväl danska som finska regeringen tagit avstånd från samarbetet de nordiska länderna emellan i syfte att ernå en samtidig ratificering av konventionen, utgöra skäl, som talade mot en anslutning till densamma från svensk sida.

Det svenska arbetsgivarombudet å konferenssammanträdet i Genua år 1920 hade visserligen röstat för antagandet av konventionen, men sedan dess hade förhållandena avsevärt förändrats. Bland annat hade tillkomsten av 1922 års sjömanslag medfört sådana fördelar för de ombord anställda, att de i socialt hänseende måste betraktas såsom synnerligen väl tillgodosedda. Denna lag hade även för rederinäringen medfört omfattande kostnader. Ett antal övriga författningar av social innebörd hade sedan dess jämväl antagits, varigenom utgifterna för näringen successivt ökats.

Under senare år hade omfattande åtgärder vidtagits av statliga och kommunala myndigheter för att med allmänna medel bereda understöd åt arbetslösa. Dessa åtgärder innefattade även sjöfolket. Det förefölle föreningen rimligt, att de allmänna reglerna för bibringandet av arbetslöshetshjälp tillämpades jämväl i de fall, då arbetslöshet uppstode till följd av fartygsförlisning, helst som — vilket redan framhållits — arbetsgivaren i dylikt fall vore helt oförskylld till att sjömannens tjänsteavtal upphörde.

Slutligen ville föreningen framhålla, att tidpunkten nu mindre än någonsin torde vara ägnad att utfärda föreskrifter, som betungade Sveriges sjöfart med ytterligare utgifter eller förpliktelser, i synnerhet när det gällde sådana områden av den sociala sjömanslagstiftningen, inom vilka redan förefintliga bestämmelser sörjde för att de ombord anställda bleve väl tillgodosedda, något som obestriddigen torde vara fallet med sjömanslagen i dess nuvarande lydelse.

Sveriges segelfartygsförening har i huvudsak anfört följande:

Då fartyg förliste, vore det en olyckshändelse, som redaren och besättningen råkat ut för. Med vilken rätt kunde då ansvaret kastas på redaren, så att han skulle ersätta sjöfolket med två månaders hyra och samtidigt till dem utgiva ersättning för förlorade effekter? Följande exempel kunde framhållas. Två fartyg vore på resa till svensk hamn. Båda stode inför möjligheten att lägga upp. Sjöfolket skulle dock icke uppsägas, förrän fartygen anlöpt destinationsorten. Det ena fartyget komme i hamn och avmönstrade, varvid besättningen bleve arbetslös men erhöle intet understöd av redaren. Det andra fartyget förliste. Besättningen, som även här bleve arbetslös, skulle emellertid enligt konventionen äga rätt till två månaders hyra. Båda fartygens besättningar bleve således samtidigt arbetslösa, men besättningsmännen och redarna bleve ej likställda inför lag. Ansåge staten, att sjömän som förliste vore i större behov av underhåll än de som uppsagts och avmönstrats, borde staten träda emellan och bevilja anslag till en assurancesfond samt föranstalta om en assurances med sjöfolksorganisationerna såsom delägare, där varje sjöman själv för en billig premie kunde försäkra sig mot arbetslöshet vid förlisning.

Brunne en fabrik ned eller finge stoppa till följd av annan olyckshändelse, bleve arbetsgivaren därigenom icke skyldig underhålla sina arbetare. I sådant fall finge stat och kommun träda till. Samma borde förhållandet vara, när sjöman genom förlisning bleve arbetslös.

Kommerskollegium — som vid avgivande av sitt utlåtande haft tillfälle att taga del av de yttranden, vilka avgivits av Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, Sveriges radiotelegrafistförening och svenska sjöfolksförbundet — har såsom skäl för sitt avstyrkande av Sveriges anslutning till konventionen anført bland annat:

Kollegium hade redan i samband med socialpolitiska delegationens behandling av den föreliggande frågan haft tillfälle uttala sig i ämnet. Härvid hade kollegium hävdadt, att nu ifrågavarande ersättningsskyldighet ej skäligen borde åläggas redaren. Kollegium kunde icke finna, att sedan dess något förekommit, som kunde föranleda kollegium att frångå denna ståndpunkt. En omständighet av otvivelaktig betydelse för bedömandet av frågan om konventionens ratificering för Sveriges del vore visserligen, att densamma numera ratificerats av 19 stater och därvid bland annat av England, Italien, Belgien, Estland, Frankrike, Lettland och Tyskland. Men förutom att ett flertal av de större sjöfartsidkande länder, som ratificerat konventionen, tillhörde den rad av länder, som i beaktansvärd utsträckning subventionerade sin sjöfart, ville kollegium framhålla, att det måste beträffande en lag, vilken såsom sjömanslagen tillkommit i interskandinaviskt samarbete, tillmätas den största betydelse, att såväl Danmark som Finland avvisat tanken på att för närvarande införliva konventionen med sin lagstiftning, vartill komme, att Norge, kollegium veterligt, ännu icke tagit slutlig ställning till frågan. Det syntes kollegium böra föreligga mycket tvingande skäl, innan Sverige ginge att i förhållande till de skandinaviska länderna mer eller mindre isolerat genomdriva en ändring i sjömanslagen av här ifrågasatt art.

Kollegium utvecklar vidare, att sådana skäl syntes kollegium icke hava förebragts. Härjämte har kollegium funnit ganska stora vanskligheter vara förbundna med varje försök att ur sitt allmänna sammanhang utbryta en mindre del av arbetslöshetsproblemet. Vidare har kollegium framhållit, att den föreslagna lagstiftningen knappast kunde anses stå i god överensstämmelse med principerna för gällande lagstiftning i övrigt rörande redares

och sjöfolks ömsesidiga rättigheter och förpliktelser. Härutinnan erinrar kollegium särskilt om det förut berörda uttalandet inom lagrådet, att redare enligt förslaget skulle få mera omfattande skadeståndsskyldighet gent emot sjöman i fall av casus än redare hade vid olaga avskedande. Därvid påpekar kollegium, att förslaget visserligen i full anslutning till konventionen begränsade redarens ersättningskyldighet till den del av maximitiden för ersättningens utgående, varunder sjömannens arbetslöshet verkligen funnes vara orsakad av fartygets förolyckande, men att detta förhållande likväl icke berörde själva principfrågan.

*Ratificeringens ekonomiska betydelse
för redarna.*

En av de främsta invändningarna mot en lagstiftning i enlighet med konventionens bestämmelser har varit, att lagstiftningen skulle bliva oskäligt betungande för redarna. I detta hänseende är förut nämnt, att enligt en inom socialstyrelsen verkställd utredning rörande svenska fartygs förolyckande under åren 1923—1926 den genomsnittliga kostnaden för beredande av hyra åt skeppsbrutna under två månader skulle uppgå till högst 59,000 kronor om året (jfr s. 8). Inom kommerskollegium och socialstyrelsen har *utredning* nu verkställts rörande svenska fartygs förolyckande under åren 1927—1932.

Denna utredning visar följande:

	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Antalet förolyckade fartyg	33	42	35	25	23	19
» överlevande	192	355	266	163	196	125
De överlevandes hyra						
under 2 månader	60,500	125,200	83,000	55,600	65,000	48,000

Genomsnittliga kostnaden för hela *tioårsperioden 1923—1932* skulle således utgöra omkring 67,300 kronor.

I *promemorian* framhölls, att vid bedömandet av förevarande invändning till en början vore att märka, att den kostnad, rederinäringen i sin helhet skulle få vidkännas, därest två månaders hyra bereddes åt skeppsbrutna, ej torde komma att uppgå till något mera betydande belopp. Denna kostnad antogs i *promemorian* — vid vars upprättande den förut berörda utredningen förelåg färdig allenast i fråga om åren 1927 och 1928 — på vissa skäl med all sannolikhet komma att stanna vid ett belopp föga överstigande 60,000 kronor. Vidare anfördes i *promemorian*:

Ej ens en kostnad av sålunda angiven storlek syntes emellertid för rederinäringen vara av den betydelse, att hinder för ratificering av konventionen ur ekonomisk synpunkt skulle kunna anses föreligga. Men härtill komme, att kostnaden i själva verket torde bliva icke oväsentligt lägre. Det angivna beloppet vore nämligen beräknat efter en ersättningstid i varje fall av två månader, medan enligt konventionens bestämmelser ersättningstiden i åtskilliga fall på sätt i det följande komme att närmare belysas måste bliva avsevärt kortare.

Om sålunda ekonomiska skäl för redarna, tagna som en helhet, näppeligen syntes kunna med fog åberopas mot ett biträdande från svensk sida

av konventionen, torde förhållandet vara enahanda jämväl för de enskilda redarnas vidkommande. Vid ett större fartygs förolyckande skulle visserligen arbetslöshetsersättningen kunna uppgå till flera tusentals kronor. Men av de fartyg, som förolyckades, utgjorde de större blott ett fåtal, och då ett dylikt fartyg förolyckades, spelade en ersättning av nämnda omfattning ringa roll för redaren. Vid mindre fartygs förolyckande åter torde ersättningen i allmänhet ej utgöra något avsevärt belopp, och beträffande sådana fartyg, särskilt smärre skutor vilka torde utgöra det övervägande antalet av de fartyg som förolyckades, vore dessutom att märka, att befälhavarna ävensom i icke ringa utsträckning besättningarna ofta vore delägare i fartygen.

Vid uppskattningen av de ekonomiska verkningarna för redarna av en lagstiftning i enlighet med konventionens bestämmelser torde jämväl böra uppmärksammas, att i de fall, fartygets förolyckande ägt rum i utlandet och de å fartyget anställda svenska sjömännen således enligt gällande lag vore berättigade till hyra under hemresa, sådan hyra vid en tillämpning av konventionen uppenbarligen skulle utgå allenast i den mån ersättning för arbetslöshet ej åtnjötes. Än ytterligare vore att märka, att redarna torde kunna skydda sig mot den ökade risken genom försäkring till en sannolikt ringa premie.

Socialstyrelsen har framhållit, att man knappast — i synnerhet vid nu rådande förhållanden inom sjöfarten — med fog kunde påstå, att vid större fartygs förolyckande utgivandet av den i promemorian angivna ersättningen skulle spela ringa roll för redaren. Särskilt om redaren eller rederiet endast ägde ett eller ett par större fartyg, vilket mycket väl kunde inträffa, torde en utgift av berörda storlek ofta bli ganska kännbar. Vore risken ifråga täckt genom försäkring, kunde förhållandet naturligen bli ett annat.

Svenska sjöfolksförbundet har ansett av utredningen framgå, att de ekonomiska förpliktelserna för redarna i förevarande fall ej behöfde bli särdeles betungande, om hänsyn toges till att de belopp, som årligen för ändamålet behöfde utbetalas, utgjorde en mycket ringa del av det för handelsflottan utgående totala lönebeloppet. Premien för försäkring mot denna risk borde därför bli synnerligen ringa.

Sveriges redareförening har anfört följande:

Även om de totala kostnaderna för den svenska rederinäringen i händelse av en ratificering av konventionen, fördelade på tonnaget i dess helhet, icke förefölle vara betungande, kunde de dock för den enskilde redaren uppgå till väsentliga belopp. Om exempelvis ett motorfartyg av ungefärligen 3,000 d. w. tons till följd av sjöolycka ginge förlorat, skulle de totala utgifterna för redaren i form av hyresersättning under två månader uppgå till omkring 9,500 kronor. Motsvarande kostnader för ett ångfartyg om cirka 8,000 d. w. tons skulle uppgå till omkring 14,000 kronor.

För mötande av dessa utgifter ansåges emellertid redaren kunna försäkra sig. Även om möjlighet därtill förefunnes, medförde en dylik försäkring en utgiftsökning för redaren i form av försäkringspremier. I dessa tider, då redaren nödgades vidtaga alla besparingar för att nedbringa den förlust, som rörelsen i många fall medförde, vore även en dylik premieutgift kännbar. Föreningen funne i övrigt icke, att en dylik argumentering kunde åberopas till stöd för genomförandet av en lagstiftning, allra minst då denna i sig själv måste såsom i detta fall anses mindre befogad.

Sveriges segelfartygsförening har framhållit följande:

Av vad i promemorian anförts i fråga om de ekonomiska verkningarna för de enskilda redarnas del vid ett biträdande av konventionen syntes kunna utläsas, att vid förlisning ägare till mindre fartyg lättare skulle kunna utgiva ersättning än ägare till större fartyg. Förliste ett mindre fartyg, där befälhavaren och en del av besättningen ägde fartyget, gjorde dessa emellertid alltid en stor förlust, då fartyg icke kunde försäkras till sitt fulla värde. Vanligen finge ägaren stå en femtedel såsom självrisk. Mindre fartyg inköptes i åtskilliga fall av personer, som under många år seglat såsom sjömän. Vid inköpen satsades de sparade medlen, varjämte lån erhöles genom anhörigas borgen. Genom förlisning bleve många av dessa fartygsägare helt utblottade. Den del av besättningen, som vore delägare i fartyget, vore i lika stort behov av hjälp som de övriga.

Vid lagstiftning borde man icke enbart taga sikte på den ena partens intresse. Myndigheterna borde även beakta de mindre fartygsägarnas belägenhet och göra allt för att stödja en självförsörjande befolkning och icke genom nya pålagor försvåra deras existens. Skulle en lagstiftning sådan som den ifrågasatta genomföras i Sverige, måste undantag göras för alla fartyg under 300 bruttoton.

Kommerskollegium uttalar sig på följande sätt:

Kollegium kunde icke, särskilt icke under nu rådande förhållanden, utan vidare anse ett belopp å 67,300 kronor — vartill den genomsnittliga ersättningen för år beräknats under tioårsperioden 1923—1932, därest konventionen varit genomförd — vara av mindre betydelse för rederinäringen. För ett säkert bedömande av betydelsen av en uppkommande ny kostnadspost i en näringsverksamhet vore det icke tillräckligt att endast beakta storleken av denna enstaka post såsom sådan, utan denna måste ställas i relation till näringsverksamhetens ifråga räntabilitet överhuvudtaget, och för sjöfartens vidkommande torde denna sida av spörsmålet särskilt för närvarande erbjuda en del moment av ganska ömtålig karaktär. An mindre syntes det kollegium möjligt att godtaga den i promemorian framförda argumenteringen, som åsyftade att påvisa, att i de enskilda fallen en ersättning av här föreslagna omfattning skulle spela en ringa roll för redaren.

Kollegium har härefter erinrat, hurusom i promemorian framhöles, att redarna syntes kunna skydda sig mot den ökade risken genom försäkring till en sannolikt ringa premie, samt vidare anført, att det vore uppenbart, att försäkring för den nu ifrågavarande risken skulle medföra minskad ekonomisk belastning i vissa av de enskilda fall, som vid fartygs förolyckande skulle drabbas av lagstiftningens konsekvenser. I detta sammanhang har kollegium åberopat en skrivelse från försäkringsaktiebolaget Fylgia rörande försäkring för sådan risk, varom vore fråga. Enligt denna skrivelse, som bygger på ett uttalande i ämnet av ledamöter i den för sjöförsäkringsbolagen gemensamma tariffkommittén, skulle hinder icke möta mot erhållande av dylik försäkring i svenska försäkringsbolag, och premierna skulle kunna sättas lika med gällande satser vid försäkring mot totalförlust av intresse, fordran och dylikt i olika fartyg, vilka utgjorde mellan $1\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$ % per år å försäkringssumman beroende på fartygets beskaffenhet och ålder samt fartområde m. m. Beträffande såväl däck- som maskinbefäl föreläge dock möjlighet för att lägre premier skulle kunna beräknas. Härefter yttrar kollegium vidare:

Med ledning av den genomsnittliga årliga uppbörden av hyresavgifter till sjömanshusen, utgående i stort sett med 1 % av utbetalade hyresbelopp

(§ 22 i förordningen den 13 juli 1911 angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m.), kunde hyresavlöningen till det å svenska fartyg i utrikes fart anställda sjöfolket beräknas ha uppgått i genomsnitt för åren 1931 och 1932 till i runt tal 35,500,000 kronor per år eller sålunda för två månader till omkring 5,900,000 kronor. Med utgångspunkt från en premie för försäkring av detta intresse å i genomsnitt 2 à 2½ % skulle den årliga premiekostnaden för det i utrikes sjöfart använda tonnaget kunna beräknas till det i och för sig icke ringa beloppet av 118,000 respektive 147,500 kronor. Med utgångspunkt åter från att de preliminärt beräknade premierna måhända vore högre än de i verkligheten komme att gestalta sig och att det därför kanske kunde vara befogat att räkna med en genomsnittlig premie, uppgående allenast till den lägsta ifrågasatta, nämligen 1½ %, skulle den årliga premiekostnaden för motsvarande tonnage likväl uppgå till 88,500 kronor. Med hänsyn till den genomsnittligt sett ganska höga åldern på den svenska trampflottan och den avsevärt högre premiesatsen för vissa fartygskategorier, torde denna summa icke vara för högt beräknad, vartill komme, att hänsyn vid beräkningen icke tagits till det i enbart inrikes fart använda tonnaget.

För bedömande av den relativa storleken av nu angivet premiebelopp kunde det vara av intresse att anställa en jämförelse mellan den på redarna belöpande årliga kostnaden för försäkring mot förevarande specialfall av arbetslöshet samt den årliga kostnad, som kunde beräknas högst ha ifrågakommit för redarna vid genomförande av det i propositionen nr 209 vid 1933 års riksdag framlagda förslaget till förordning om erkända arbetslöshetskassor. Enligt samtidigt framlagt förslag till lag angående bidrag från arbetsgivare till bestridande av statens omkostnader för de erkända arbetslöshetskassorna och den offentliga arbetsförmedlingen skulle nämligen varje arbetsgivare, som i sin verksamhet använde arbetare i sådan omfattning, att de motsvarade ett antal av minst tio i genomsnitt för kalenderår till fullo sysselsatta arbetare, erlagga en avgift med tre kronor för arbetare, därvid avgiften skulle beräknas efter det antal i genomsnitt för kalenderår till fullo sysselsatta arbetare, som de under nästföregående år i verksamheten använda arbetarna motsvarade. Med utgångspunkt från en genomsnittlig bemanning för seglotionstiden å de i handelssjöfart (in- och utrikes fart) använda svenska fartygen om 20 nettoton och däröver, befintliga vid årets slut, av sammanlagt omkring 25,000 personer (år 1930: 24,760 personer och år 1931: 24,114 personer), skulle de sammanlagda på redarna i *in- och utrikes* sjöfart belöpande årliga bidragen till genomförande av den föreslagna frivilliga arbetslöshetsförsäkringen uppgå till omkring 75,000 kronor eller sålunda till mindre belopp i samband med hela denna försäkring än avgifterna för försäkring mot arbetslöshet i anledning av fartygs förolyckande i *utrikes* fart.

Kommerskollegium har vidare uttalat, att kollegium måhända icke skulle hava med hänsyn till allenast nu anförda förhållanden motsatt sig genomförande av den föreslagna lagstiftningen, om densamma icke tillika syntes kollegium knappast kunna anses stå i god överensstämmelse med principerna för gällande lagstiftning i övrigt rörande redares och sjöfolks ömsesidiga rättigheter och förpliktelser. Kollegiets uttalande i denna del är förut berört (s. 12—13).

Missbruk av ersättningsrätten.

I *promemorian* framhölls, att mot konventionens ratificering från rederihåll anförts jämväl den invändningen, att en rätt till ersättning för arbets-

löshet skulle obehörigen utnyttjas från sjöfolkets sida. Berörda farhåga — anfördes det i promemorian — torde emellertid vara överdriven och syntes i allt fall kunna verksamt motarbetas genom åtgärder från arbetsförmedlingens sida, därest missbruk skulle yppa sig.

Socialstyrelsen har uttalat, att det i promemorian gjorda påståendet om möjligheten att motarbeta missbruk måhända kunde äga fog för sig beträffande sjömän, som uppehölle sig inom riket, men att man även i dessa fall nog finge räkna med vissa svårigheter vid tillämpningen. I fråga om sjömän, som vistades utom riket under tiden för ersättningsens utgående, syntes man däremot ha små utsikter att kunna förhindra missbruk av ersättningsrätten.

Sveriges redareförening anför härutinnan:

Den offentliga sjömansförmedlingen i Sverige kunde icke såsom förmedlare av arbetskraft anses hava uppfyllt de förväntningar, man från början ställt på densamma. Erinringar härutinnan hade vid olika tillfällen från föreningens sida framställts, utan att dock ändring kunnat åvägbringas. Atminstone å vissa platser utövade manskapets organisation en sådan kontroll över anställandet av sjöfolk, att anstaltens verksamhet förrycktes, såväl då det gällde att med oväld betjäna platsökande svenska medborgare, oavsett om de vore organiserade eller ej, som då fråga vore att upprätthålla arbetsgivarnas rätt att fritt välja sin besättning. Att under sådana omständigheter kunna förvänta, att sjömansförmedlingen skulle vara i stånd kontrollera att rätten till ersättning för arbetslöshet i ifrågavarande fall icke obehörigen utnyttjades från sjöfolkets sida ansåge föreningen vara uteslutet. Föreningen nödgades därför vidhålla sitt till den socialpolitiska delegationen gjorda uttalande i detta hänseende (jfr s. 6—7).

På liknande sätt har *Sveriges segelfartygsförening* yttrat sig.

Kommerskollegium har funnit, att visst fog icke kunde fränkännas berörda farhåga och i detta hänseende åberopat ett utlåtande, som kollegium den 21 februari 1933 avgivit över då föreliggande förslag till frivillig arbetslöshetsförsäkring m. m. och vari kollegium i princip tillstyrkt detta även sjöfarten avseende förslag. I utlåtandet hade kollegium i samband med dryftandet av frågan om eventuella svårigheter att skilja mellan ofrivillig och självförvållad arbetslöshet framhållit bland annat följande:

Det syntes kollegium uppenbart, att i den mån som otillfredsställande förhållanden i fråga om arbetsförmedlingens organisation föreläge, effektiva åtgärder måste vidtagas till åstadkommande av rättelse. Det hade emellertid icke undgått kollegium, att stadgandet i 19 § av utkastet till förordning om erkända arbetslöshetskassor¹⁾ — enligt vilket stadgande i regel såsom villkor för daghjälp förutsattes företeende av intyg om att den arbetslöse den dag, varom fråga vore, hos organ för den offentliga arbetsförmedlingen sökt arbete samt om det besked, som därvid lämnats honom — i själva verket syntes kunna förväntas verka till förbättring av de påtalade förhållandena vid arbetsförmedlingsanstalterna såtillvida, som nämnda stadgande måste medföra, att vederbörande arbetssökande verkligen *effektivt* ställde sig till förfogande för vinnande av anställning. Han riskerade ju eljest att gå arbetslöshetshjälpen förlustig.

¹⁾ Liknande bestämmelse har upptagits i 19 § av förslaget i ämnet till 1934 års riksdag (propositionen nr 38).

Härefter yttrar kollegium:

Det syntes kollegium alldeles uppenbart, att då det låge i de arbetssökandes eget skön att för erhållande av ny anställning anmäla sig vid förmedlingsanstalt eller icke och en reglering av efterfrågan på arbete alltså faktiskt kunde komma till stånd genom organisationernas ingripande, varje som helst ersättning för arbetslöshet såsom sådan måste bygga på ett stadgande av angivna innebörd. Utan ett dylikt stadgande kunde farhågan för obehörigt utnyttjande av bestämmelserna icke avvisas. Ett stadgande av huvudsakligen enahanda innebörd borde meddelas till förhindrande av obehörigt utnyttjande av rätt till arbetslöshetsersättning för tiden efter det vid fartygs förolyckande överlevande sjömän ankommit till Sverige.

**Departements-
chefen.**

Ett fartygs förolyckande medför som regel enligt svensk lag att tjänsteavtalen för de ombord anställda omedelbart upphöra att gälla. Helt naturligt måste de skeppsbrutna bereda sig på en längre eller kortare väntetid, innan de kunna erhålla någon ny anställning. Den belägenhet, vari de sålunda råka, har också i vissa hänseenden beaktats av lagstiftningen. Något särskilt understöd i anledning av förlusten av anställning har emellertid icke tillerkänts sjöfolket. Såsom den föregående framställningen givit vid handen, har under en internationell konferens i Genua år 1920 enighet vunnits om en konvention, enligt vilken befälhavare och sjömän i så måtto beredas hjälp vid fartygs förolyckande, att de av redaren erhålla ersättning för den av olyckan förorsakade arbetslösheten med belopp, som dock må begränsas till två månaders hyra. De svenska ombuden vid Genuakonferensen — ej allenast sjömannens representant utan även såväl regeringens som redarnas ombud — röstade för det ifrågavarande konventionsförslaget antagande. Sjölagskommittén upptog också konventionsbestämmelserna i sitt slutliga förslag till sjömanslag. Att det oaktat föreskrifter i enlighet med konventionen icke kommo att inflyta i sjömanslagen hade enligt föredragande departementschefens uttalande till statsrådsprotokollet vid sjömanslagens framläggande för riksdagen närmast sin grund däri, att vid nämnda tidpunkt — år 1922 — icke någon enda stat ratificerat konventionen. Härutinnan har numera en väsentlig ändring inträtt, i det att icke mindre än 20 stater, däribland flera betydande sjöfartsidkande nationer, med vilka Sverige står i ganska livlig förbindelse, biträtt konventionen. Denna omständighet utgör enligt min mening ett vägande skäl att även i vårt land söka förverkliga konventionens föreskrifter och därigenom bereda skeppsbrutna det bistånd i deras svåra belägenhet, som föreskrifterna innebära.

Att konventionen numera vunnit anslutning från ett stort antal stater har även hos dem, som ställt sig avvisande mot en lagstiftning i enlighet med konventionen, tillmätts betydelse, men större vikt har ansetts böra läggas vid det förhållandet, att av de nordiska länderna Danmark och Finland avböjt svenska regeringens inbjudan till samarbete för eventuell ratifikation av konventionen samt Norge ännu icke tagit ställning till frågan om anslutning. Självfallet hade det varit önskvärt, om förevarande regler kunnat samtidigt upptagas i den nordiska lagstiftningen. Det är emellertid att märka, att på detta område redan nu — på sätt i den lämnade redo-

görelsen (s. 7—8) antytts — en viss rättsolikhet råder de skilda länderna emellan, varför något principiellt hinder mot den ifrågasatta lagstiftningens genomförande endast för Sveriges del icke synes föreligga.

Mot ett upptagande i svensk rätt av föreskrifter om skyldighet för redare att ersätta befälhavare och sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning hava emellertid framstälts flera invändningar. I principiellt hänseende har sålunda anmärkts, att de allmänna reglerna för beredande av arbetslöshets-hjälp borde vara tillämpliga jämväl i förevarande fall, helst som redaren, helt utan skuld till arbetslösheten, ej ensam borde bära därav föranledd kostnad. I anledning av denna invändning får jag till en början erinra, att Kungl. Maj:t genom propositionen nr 38 för riksdagen ånyo framlagt förslag att i försäkringens form och med stöd av det allmänna bereda arbetslöshets-hjälp åt lönearbetare i gemen och således även åt sjömän. Med hänsyn härtill torde frågan närmast gälla, om det kan anses befogat, att ur sitt sammanhang utbryta förevarande del av spörsmålet om understöd vid arbetslöshet och med avseende därå låta särskilda regler bliva tillämpliga. Denna fråga synes mig böra besvaras jakande. Vid fartygs förlisning lära förhållandena få anses så säregna, att en avvikelse från vad i allmänhet gäller i fråga om beredande av arbetslöshets-hjälp är väl försvarlig. Erinras må, att redare i vissa, det nu avhandlade närstående fall har längre gående förpliktelser mot sjöfolket än arbetsgivare i land har mot sina anställda. Detta är händelsen exempelvis vid sjukdom och skada, som sjömannen utan vare sig eget eller redarens förvällande ådragit sig. Med avseende å det understöd, som enligt förslaget till arbetslöshetsförsäkring skall utgå, må här nämnas, att i detta förslag upptagits bestämmelser i syfte att förhindra utgivande av understöd, i den mån ersättning för arbetslöshet av annan anledning — såsom i förevarande fall — åtnjutes.

En annan invändning, som ur principiell synpunkt anförts mot en lagstiftning enligt konventionen, går ut på att redaren skulle kunna få en mera omfattande ersättningsskyldighet mot en sjöman, som till följd av fartygets förolyckande och således utan hans förvällande blivit arbetslös, än mot en sjöman, som redaren utan laga skäl avskedat. Denna invändning hänför sig närmast till det inom sjöfarten vanliga förhållandet, att avtal ingås för obestämd tid med rätt för parterna att uppsäga avtalet till upphörande i svensk hamn efter 7 à 8 dagars uppsägning. Vid olaga avskedande skulle redaren i dessa fall icke vara skyldig betala hyra för längre tid än uppsägningstiden jämte tiden för resa till svensk hamn, medan enligt konventionen hyra vid fartygs förlisning skulle utgå för två månader. Den omständigheten att berörda olikhet skulle uppkomma synes icke i och för sig böra utgöra hinder att i lagstiftningen införa regeln om ersättning för arbetslöshet vid fartygs förolyckande, då en sådan regel eljest är av behovet påkallad och äger goda skäl för sig. Det gäller här en bestämt avgränsad grupp av fall, som utbrutits till särskild reglering i en internationell konvention. Att göra anslutningen till denna internationella sociallagstiftning beroende av att jämväl ersättningsregeln för fall av olaga avskedande göres mera gynnsam för de anställda, synes icke nödvändigt.

De betänkligheter mot konventionens förverkligande i vår lagstiftning, som måhända framförallt tillerkänts betydelse, hänföra sig emellertid till de ekonomiska verkningarna av den ifrågasatta ersättningskyldigheten. I flera yttranden har sålunda gjorts gällande, att kostnaderna vid en tillämpning av konventionen skulle bli oskäligt betungande för redarna. De undersökningar, som verkstälts i detta hänseende, giva vid handen, att den genomsnittliga årliga kostnaden för rederinäringen efter en ersättningstid av två månader kan beräknas till endast omkring 67,000 kronor. På sätt den av kommerskollegium åberopade utredningen visar, kunna redarna skydda sig mot förevarande risk genom försäkring mot en relativt obetydlig premie. Premien har nämligen i genomsnitt skattats till 2 à 2 $\frac{1}{2}$ % av försäkringssumman. Enligt vad redareföreningen uppgivit skulle för ett stort fartyg försäkringssumman kunna uppgå till omkring 14,000 kronor. Årliga premien skulle i sådant fall belöpa sig till omkring 300 kronor. För smärre fartyg, där försäkringssumman kan skattas till några hundra kronor, skulle årliga premien stanna vid 10 à 20 kronor. Det lärer utan vidare vara klart, att i ett fartygs driftkostnader belopp som här nämnts spela en helt underordnad roll.

Då ett genomförande i vår lagstiftning av bestämmelser i enlighet med konventionen skulle bereda sjöfolket en väl befogad hjälp vid fartygs förlikning, samt de erinringar, som framstälts mot konventionens ratificering, icke synts mig avgörande, anser jag att Sverige bör ansluta sig till konventionen. Till denna fråga anhåller jag senare få återkomma. Jag övergår nu till frågan om de lagändringar, som påkallas av en ratificering.

Förslagets detaljer.

1933 års utredning.

Översikt över lagändringarna.

Angående de lagstiftningsåtgärder, som skulle erfordras i händelse av Sveriges anslutning till konventionen anfördes i promemorian följande:

I likhet med vad sjölagskommittén år 1921 föreslog torde de för konventionens ratificering erforderliga bestämmelserna böra upptagas i sjömanslagen. Denna lag reglerade sjömannens anställningsavtal och svårighet syntes icke förefinnas att inarbeta konventionens huvudstadgande i lagen.

Vid införandet i sjömanslagen av konventionens bestämmelser torde sjölagskommitténs förslag i ämnet i huvudsak böra följas. Sålunda syntes i 41 § — såsom ett andra stycke — böra upptagas en föreskrift i anslutning till huvudstadgandet i konventionen samt i 6 § en bestämmelse, enligt vilken befälhavaren vid fartygets förolyckande skulle äga samma rätt till ersättning som sjöman. Utom å befälhavaren och den egentliga besättningen torde de nya bestämmelserna böra äga tillämpning å sådana ombord anställda personer, som vore antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhörde den egentliga besättningen. Så bleve på grund av innehållet i 70 § sjömanslagen utan vidare förhållandet vid ett införande av huvudstadgandet i 41 §. Med hänsyn till vår sjömanslagstiftnings allmänna ställning till sådana ombord anställda personer, som icke vore antagna av redaren eller befälhavaren, torde däremot föreskrifterna i konventionen icke böra vara tillämpliga å denna grupp av besättningen. 71 § sjömanslagen, däri de fall vore angivna,

i vilka sjömanslagens bestämmelser skulle vara tillämpliga å sistnämnda grupp av besättningen, borde således lämnas orubbad. Vad anginge de anställdas nationalitet syntes stadgandena i konventionen ännu så länge principiellt endast böra gälla svenska sjömän och tillämplighet å utländska sjömän bliva beroende av ömsesidighet. På grund av innehållet i 42 § sjömanslagen vunnes detta genom att låta föreskriften i 41 § andra stycket avse blott svenska sjömän. Härvid förutsattes det emellertid, att arbetslöshetsersättningen tillförsäkrades sjömän i de länder, som beredde svenska sjömän denna förmån. Beträffande konventionens undantag för krigsfartyg torde någon uttrycklig bestämmelse ej erfordras, då sjömanslagen överhuvud taget ej hade avseende å dylika fartyg. Att för fordran å ersättning i förevarande hänseende panträtt i fartyg och frakt ävensom förmånsrätt åtnjöttes, framginge av 268 § punkt 2 och 267 § sjölagen (jfr lagen den 18 maj 1928, nr 161, om ändring i vissa delar av sjölagen 267 § punkt 2 och 269 §).

I fråga om den i gällande lag stadgade rätten för sjöman att i fall, då hans anställning till följd av fartygets förolyckande upphörde i utlandet, åtnjuta hyra under hemresa syntes i detta sammanhang allenast den jämkning vara påkallad, som betingades därav att sådan hyra uppenbarligen borde utgå allenast i den mån ersättning för arbetslöshet ej åtnjöttes. Den nuvarande bestämmelsen i andra stycket av 41 § sjömanslagen, vilket stycke hädanefter skulle bilda paragrafens tredje stycke, torde i överensstämmelse härmed böra ändras.

Orsakssammanhanget mellan arbetslösheten och förlisningen.

Till närmare förklaring av innebörden i det föreslagna stadgandet i 41 § andra stycket anfördes i *promemorian* bland annat:

Rätten till ersättning i förevarande hänseende hade i första hand begränsats till den tid arbetslösheten funnes vara orsakad av olyckan. Detta hade skett i överensstämmelse med föreskriften i konventionen om skyldighet för redaren att utgiva ersättning för den arbetslöshet, som *förorsakades* av fartygets förolyckande. Begränsningen innebure, att ersättning ej skulle utgå för tid, efter det tjänsteavtalet skulle hava utlupit, därest olyckan ej inträffat.

Fastställandet av tidpunkten, när avtalet skulle hava utlupit, finge ske med stöd av den utredning, som därom kunde förebringas i varje särskilt fall. Då sjömannens anställning gällt viss resa eller fix tid, som redaren ej ämnat förlänga, vore tidpunkten given, likaså, om tjänsteavtalet varit ingånget för obestämd tid och uppsägning i syfte att tjänsteavtalet skulle upphöra ågt rum före fartygets förolyckande.

Svenska maskinförbundet anför:

I flertalet fall torde det vara mycket svårt att avgöra, huruvida arbetslösheten förorsakats av olyckan. Hänsyn finge nämligen tagas till nu rådande praxis inom sjöfarten, där anställningsavtalen i regel träffades på obestämd tid med viss uppsägningstid med lämnande av tjänsten i svensk hamn. Denna uppsägningstid hade för befålets vidkommande gjorts beroende av huruvida fartyget komme att uppläggas, i vilket fall uppsägningstiden vore kortare. Det torde emellertid vara ganska vanskligt att efter inträffad sjöolycka avgöra, huruvida fartyget efter avslutad resa var avsett att uppläggas, åtminstone i de fall då icke en ny frakt redan varit avtalad. Men bortsett från dessa omständigheter vore det omöjligt att avgöra, när det varit redarens avsikt att efter skedd uppsägning entlediga sjömannen. Man tillämpade

nämligen numera i stor utsträckning den praxis, att besättningen uppsades, för den händelse fartyget skulle komma att uppläggas, varigenom redaren kunde undgå att betala hyra för uppsägningstiden. Därest uppläggningsen icke komme till stånd, prolangerades tjänsteavtalet vid fartygets besök i svensk hamn automatiskt, men då företogs vanligen ny uppsägning omedelbart som den gamla utlupit. På så sätt komme besättningen att vara permanent uppsagd, utan att det varit redarens avsikt att entlediga den. Det vore således tydligt, att den omständigheten, att sjömannen varit uppsagd för avmönstring i viss hamn, icke därför innebure, att han skulle komma att bli avmönstrad i nämnda hamn, och således vore det omöjligt att säga, när hans tjänsteavtal skulle ha upphört, därest icke fartyget förolyckats. Under dessa omständigheter ansåge förbundet den gjorda inskränkningen komma att medföra indragning av arbetslöshetsersättningen även i ett stort antal fall, då arbetslösheten förorsakats av fartygets förlisning. Det funnes därför ej anledning att införa sådan inskränkning i sjömanslagen.

I liknande riktning har *Sveriges fartygsbefälsförening* uttalat sig. Föreningen framhåller, att under rådande depression såväl befäl som manskap särskilt å fartyg i nord- och östersjöfart ginge under ständig uppsägning. På grund härav har föreningen föreslagit, att 41 § andra stycket måtte förtydligas därhän, att arbetslöshetsersättning skulle utgå, oavsett om uppsägning ägt rum eller ej. Denna utsträckning av understödspikten ansåg föreningen icke bliva av någon nämnvärd ekonomisk betydelse för redaren men däremot av största betydelse för de ombord anställda.

Jämväl *kommerskollegium* har berört den av sammanslutningarna framhållna olägenheten, att de anställda hölles ständigt uppsagda.

Skyldigheten att taga ny anställning.

I *promemorian* anfördes:

I lagutkastet 41 § andra stycket hade i fråga om tiden för arbetslöshetsersättningens utgående den ytterligare begränsningen stadgats, som låge i skyldigheten för sjömannen att taga ny anställning, varmed han skäligen kunde åtnöjas. Denna begränsning, som torde vara självfallen, hade i konventionen kommit till uttryck i bestämmelsen, att ersättning skulle utgå för de dagar, varunder sjömannen vore *verkligt* arbetslös. Den i lagutkastet föreskrivna skyldigheten syntes böra avse även anställning för kortare tid, blott anställningen eljest kunde anses likvärdig med den förra. Skulle den nya anställningen från början vara avsedd att upphöra, innan den stadgade tvåmånaderstiden skulle hava utlupit, syntes ersättning böra utgå jämväl för tiden efter anställningens upphörande. I vad mån ersättning eljest borde utgå, därest den nya anställningen upphörde medan angivna tid av två månader löpte, torde få bero på omständigheterna i de särskilda fallen.

Socialstyrelsen har funnit det motiverat, att bestämmelsen om skyldighet för sjöman att antaga ny anställning, varmed han skäligen kunde åtnöjas, skärptes därhän, att sjömannen skulle vara skyldig att snarast möjligt söka erhålla ny anställning.

Svenska sjöfolksförbundet har såsom sin mening framhållit, att den ifrågasvarande bestämmelsen skulle, därest ej ett mera konkret uttryck än »skäligen» kunde utfinnas, komma att medföra, att sjöman, som varit anställd såsom matros å ett fartyg, vilket förlist, med all sannolikhet bleve erbjuden an-

ställning som lättmatros eller jungman å ett annat fartyg. I ett dylikt fall försämrades avlöningsförhållandena avsevärt, men avlöningen som lättmatros lämnade i varje fall en inkomst, vilken möjligen kunde jämföras med den, som erhöles vid nödhjulsarbete eller såsom arbetslöshetsunderstöd i vissa kommuner. Då sjöman emellertid vid förlisning, oaktat bestämmelserna om ersättning för förlorade effekter, otvivelaktigt gjorde en förlust utöver den som kunde ersättas enligt det föreslagna stadgandet, borde den avlöning han haft ombord å det förlista fartyget tillförsäkras honom, tills den i lagen fastställda maximitiden vore tilländalupen.

Övriga frågor.

Såväl *socialstyrelsen* som *kommerskollegium* har uttalat sig för en sådan avfattning av lagtexten, att därav tydligt framginge, att skyldigheten att betala ersättningen vid arbetslöshet åläge *redaren*.

Svenska maskinbefälsförbundet har ifrågasatt, att ersättningsbestämmelsen skulle erhålla *tvingande natur*. Förbundet anför härom:

Enligt vad det visat sig, försökte redarna mer och mer genom särskilda avtal undgå den ersättningsplikt, som åläge dem enligt sjömanslagen. Särskilt i tider av stor arbetslöshet vore det mycket svårt för sjömannen att värja sig mot dylika strävanden. Han riskerade nämligen att icke få någon anställning, därest han vägrade att gå med på dylika inskränkningar i de rättigheter, som tillkomme honom enligt sjömanslagen, och han toge då risken att förlora denna ersättning hellre än att gå arbetslös, särskilt som han vanligen — optimistisk som sjömannen i allmänhet vore — hoppades att ingen sjöolycka skulle inträffa. Förbundet ansåge därför, att bestämmelsen om rätt till ersättning vid arbetslöshet borde göras *tvingande*, så att avtal som strede däremot vore i detta avseende ogiltigt.

Slutligen har *socialstyrelsen* framhållit, att den i lagutkastet gjorda *begränsningen av ersättningsrätten till svenska sjömän* knappast kunde anses stå i överensstämmelse med konventionen.

Angående de lagstiftningsåtgärder, som erfordras för Sveriges ratificering av konventionen, kan jag väsentligen ansluta mig till vad i promemorian härutinnan anförts. Enligt min mening böra de regler, som i förevarande avseende skola upptagas i svensk lagstiftning, icke begränsas till sjöfart till havs utan avse all sjöfart, såväl yttre som inre fart.

I anledning av de farhågor, som i yttrandena uttalats därom, att rätten till ersättning skulle bli illusorisk genom att befälhavare och sjömän hölles ständigt uppsagda, anser jag mig böra framhålla, att en sådan uppsägning i förevarande fall blott undantagsvis lärer kunna tillerkännas verkan. Endast då det av omständigheterna framgår, att redarens avsikt med en uppsägning verkligen varit, att sjömannen vid uppsägningstidens utgång skulle avmönstra, synes uppsägningen hava betydelse i det hänseende, varom nu är fråga.

Den i lagutkastet 41 § andra stycket upptagna bestämmelsen om skyldighet för sjöman att taga ny anställning, varmed han skäligen kan åtnöjas,

*Departements-
chefen.*

synes mig icke erforderlig. Härav följande begränsning i rätten för sjöman att åtnjuta ersättning torde ligga i sakens natur och framgår för övrigt av den i förslaget uppställda fordran å orsakssammanhang mellan arbetslösheten och förlisningen. Bestämmelsen fanns ej heller i sjölagskommitténs förslag.

Andra stycket av 41 § i lagutkastet har jämväl i övrigt undergått omredigering, därvid syftet bland annat varit att förtydliga, att ersättningsskyldigheten åvilar redaren.

En ersättningsbestämmelse av förevarande natur bör icke genom avtal kunna försättas ur tillämpning till skada för befälhavare och besättning. Då emellertid sjömanslagen i allmänhet överlämnat åt rättstillämpningen att i varje särskilt fall avgöra frågan om avtalsfrihetens begränsning, torde en föreskrift om bestämmelsens tvingande natur ej heller här behöva upptagas.

I olikhet med socialstyrelsen anser jag hinder icke behöva möta mot en ratificering av konventionen på grund därav, att ersättningsbestämmelsens direkta tillämplighet är begränsad till svenska sjömän, om blott sjömän i de länder, som bereda vårt lands sjömän arbetslöshetsersättning, tillerkännas motsvarande förmån. På sätt i promemorian framhållits, torde en dylik ömsesidighet få förutsättas komma till stånd.

Föredragande departementschefen uppläser härefter ett i enlighet med det anförda upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270) av den lydelse bilaga (A)*¹⁾ till detta protokoll utvisar samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

B. Spångberg.

¹⁾ Denna bilaga, vilken är lika lydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Bilaga B.

Översättning.

Förslag till konvention angående ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande.¹⁾

§ 1.

Med »sjöman» förstås vid tillämpning av denna konvention en var, som är anställd å fartyg, nyttjat i sjöfart till havs.

Med »fartyg» förstås vid tillämpning av denna konvention varje i allmän eller enskild ägo varande båt, fartyg eller skepp, av vad slag som helst, vilket nyttjas i sjöfart till havs, med undantag likväl för krigsfartyg.

§ 2.

Då fartyg förolyckas, skall redaren eller den, med vilken sjömannen slutit avtal om tjänst ombord å fartyget, till varje å fartyget anställd sjöman utgiva ersättning för den arbetslöshet, som förorsakas av fartygets förolyckande.

Denna ersättning skall utgå för alla de dagar, varunder sjömannen är verkligt arbetslös och enligt den beräkningsgrund, som gäller för den genom avtalet bestämda hyran, men må den totala ersättningen begränsas till ett belopp motsvarande två månaders hyra.

§ 3.

Ersättning, som här avses, skall åtnjuta samma rättsliga skydd som fordran på intjänad hyra, och skall sjömannen för dess indrivande äga anlita samma tillvägagångssätt som beträffande sådan fordran.

§ 4.

Varje medlem av internationella arbetsorganisationen, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att tillämpa den på dem av sina kolonier, besittningar och protektorat, vilka icke hava full självstyrelse, detta dock under följande förbehåll:

a) att konventionens bestämmelser ej med hänsyn till de lokala förhållandena äro omöjliga att tillämpa;

b) att de ändringar, som måste vidtagas för konventionens anpassning efter de lokala förhållandena, låta sig införas i densamma.

Varje medlem skall till internationella arbetsbyrån meddela det beslut, som den fattar med avseende å varje koloni, besittning och protektorat, vilka icke hava full självstyrelse.

§ 5.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola, i enlighet med bestämmelserna i del XIII av traktaten i Versailles den 28 juni 1919, traktaten i St. Germain den 10 september 1919; traktaten i Neuilly den 27 november 1919 och traktaten i Le Grand Trianon den 4 juni 1920, delgivas nationernas förbunds generalsekreterare och av honom inregistreras.

¹⁾ Ingressen här utesluten.

§ 6.

Så snart ratifikationerna för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen inregistrerats hos sekretariatet, skall nationernas förbunds generalsekreterare därom notificera alla medlemmar av internationella arbetsorganisationen.

§ 7.

Denna konvention skall träda i kraft den dag, sådan notifikation, som nyss nämnts, verkställts av nationernas förbunds generalsekreterare, men skall endast vara bindande för de medlemmar, som låtit inregistrera sin ratifikation hos sekretariatet. Därefter träder konventionen i kraft beträffande varje annan medlem den dag, dennes ratifikation inregistrerats hos sekretariatet.

§ 8.

Under förbehåll med hänsyn till bestämmelserna i § 7 förbinder sig varje medlem, som ratificerar denna konvention, att bringa dess bestämmelser i verkställighet senast den 1 juli 1922 och att vidtaga erforderliga åtgärder för att göra dem effektiva.

§ 9.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention, kan, sedan fem år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives nationernas förbunds generalsekreterare för inregistrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den inregistrerats hos sekretariatet.

§ 10.

Internationella arbetsbyråns styrelse skall minst en gång vart tionde år tillställa generalkonferensen en redogörelse för denna konventions tillämpning och skall taga i övervägande, huruvida på konferensens dagordning bör upptagas frågan om revision av eller ändringar i konventionen.

§ 11.

De franska och engelska texterna till denna konvention skola båda äga vitsord.

Bilaga C.

Utkast
till
Lag
om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen
den 15 juni 1922 (nr 270).

Härigenom förordnas, att 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

Går fartyget — — — och lasten.

Om befälhavarens rätt till ersättning vid arbetslöshet, till fri hemresa med hyra och underhåll under resan samt till ersättning för förlorade effekter gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

41 §.

Går fartyget — — — sjöförklaringen avgivits.

Blir svensk sjöman arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt till ersättning, motsvarande hyra för den tid arbetslösheten finnes vara orsakad av olyckan, dock högst för två månader utöver den tid, för vilken hyra åtnjutes enligt första stycket; och är sjömannen pliktig att antaga ny anställning, varmed han skäligen kan åtnöjas.

Upphör till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning i utlandet, äger han rätt att erhålla fri resa till sin hemort här i riket med hyra och underhåll under resan, hyra i den mån ersättning ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Sjömannen är dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 28 § första stycket är stadgat.

För förlust — — — Konungen fastställer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935 men äger ej tillämpning i fall, där fartyget dessförinnan förolyckats.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den
7 februari 1934.*

Närvarande:

justitierådet EKLUND,
regeringsrådet ASCHAN,
justitieråden GREFBERG,
FORSSMAN.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 1 februari 1934, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270)*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av revisionssekreteraren Ove Hesselgren.

Förslaget föranledde följande yttranden.

Justitierådet Forssman, med vilken *justitierådet Eklund* och *regeringsrådet Aschan* instämde:

De invändningar, som år 1921 inom lagrådet riktades mot en lagstiftning enligt konventionen, torde alltjämt äga fog. Med hänsyn till det mellanfolkliga samarbetet kan det måhända ändock anses lämpligt att Sverige biträder konventionen, till vilken numera tjugu stater redan anslutit sig. För det fall att så finnes böra ske, föranleder det nu föreliggande lagförslagets utformning ingen erinran.

Justitierådet Grefberg:

Det torde icke kunna förnekas, att de betänkligheter mot en lagstiftning som den ifrågavarande, varåt man inom lagrådet år 1921 gav uttryck, alltjämt äga giltighet. Beaktansvärda invändningar mot förslaget hava, såsom remissprotokollet utvisar, jämväl framförts av Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening och kommerskollegiet. Som konventionen emellertid numera ratificerats av ett tjugutal stater, samt såväl Sveriges representant som de svenska arbetsgivar- och arbetarombuden vid Genuakonferensen röstat för konventionsförslagets antagande, böra måhända berörda betänkligheter och invändningar icke få utgöra hinder mot konventionens biträdande och den därav föranledda lagstiftningens genomförande. Ifrågasättas kan dock, om man icke under nu rådande depression inom sjöfartsnäringen borde, därest icke alldeles särskilda skäl för ett motsatt förfarande i det speciella fallet föreläge, avhålla sig från varje åtgärd som komme att ytterligare belasta samma näring. Då sådana särskilda skäl knappast äro för handen i före-

varande fall, skulle man alltså låta anstå med den nu ifrågasatta reformen till en ur ekonomisk synpunkt lämpligare tid. Med hänsyn till reformens av allt att döma relativt ringa betydelse i ekonomiskt avseende för redarna vill jag emellertid icke bestämt påyrka att så sker.

Lagförslagets utformning giver icke anledning till någon anmärkning.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

*Utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i stats-
rådet å Stockholms slott den 16 februari 1934.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG,
EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och handelsdepartementen anmäler statsministern i egenskap av tillförordnad chef för socialdepartementet lagrådets den 7 februari 1934 avgivna utlåtande över det den 1 i samma månad till lagrådet remitterade förslaget till *lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 nr (270)* och anför:

Lagrådets samtliga ledamöter hava funnit de invändningar, som år 1921 inom lagrådet riktades mot en lagstiftning enligt konventionen, alltjämt äga fog. Tre ledamöter hava emellertid tillika uttalat, att det med hänsyn till det mellanfolkliga samarbetet måhända ändock kunde anses lämpligt, att Sverige biträdde konventionen. Jämväl den återstående ledamoten av lagrådet har intagit en likartad ställning men av särskilt skäl ansett det kunna ifrågasättas, att med reformen finge anstå till en senare tidpunkt. Denne ledamot har emellertid icke velat bestämt påyrka, att så skedde. Samtliga ledamöter hava funnit lagförslagets utformning icke giva anledning till erinran.

Under framhållande att vad sålunda yttrats inom lagrådet icke syntes böra föranleda ändring i den ståndpunkt till berörda spörsmål, som kommit till uttryck vid remissen till lagrådet, hemställer föredraganden, att lagförslaget måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Å. Nordwall.