

## Nr 51.

Ankom till riksdagens kansli den 20 april 1934 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270) ävensom i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 16 februari 1934 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 137, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag 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 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.

I samband med denna proposition har utskottet förehaft de i anledning av propositionen väckta motionerna nr 305 i första kammaren av herr *Nordborg* och nr 547 i andra kammaren av herr *Hillgård*. I motionerna, som äro likalydande, hemställes, att riksdagen icke måtte bifalla Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

I fråga om de skäl, som ligga till grund för Kungl. Maj:ts förslag, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen. Beträffande motiveringen till motionärernas hemställan vill utskottet hänvisa till motionerna.

De av propositionen berörda paragraferna i sjömanslagen, av vilka 6 § avser befälhavarens tjänsteavtal och 41 § besättningens tjänsteavtal, äro för närvarande av följande lydelse:

#### 6 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot hyra och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten.

Om befälhavarens rätt 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 till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot hyra och underhåll delta i bärgningen och bliva tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

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. 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 av effekter vid fartygets förolyckande är svensk sjöman berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen fastställer.

Å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genua år 1920 antogs förslag till konvention angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning.

Konventionen 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.

Vid konferensen voro såväl Sveriges arbetar- och arbetsgivarombud som svenska statens representant ense därom att konventionen ur social synpunkt vore berättigad.

I propositionen till 1922 års riksdag med förslag till sjömanslag upptogs icke några bestämmelser i enlighet med konventionen. Departementschefen anförde härvid, att han helst sett att Sverige redan då 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 det dåvarande 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.

Förslaget innehöll i stället 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.

Under 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 spörsmål ävensom spørsmålet om eventuellt erforderliga lagändringar gjordes till föremål för gemensamt dryftande och gemensam förberedelse mellan de nordiska länderna.

Inom socialdepartementet utarbetades sedermera en promemoria och lagutkast i ämnet.

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 Uruguay<sup>1)</sup> 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 sjöfartssidkande 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 sjöfartsnäringsen 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 avgivna yttranden 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.

<sup>1)</sup> Konventionen har numera ratificerats jämväl av Argentina.

Enligt nu föreliggande förslag som i allt väsentligt ansluter sig till det jämte promemorian utremitterade lagutkastet äger befälhavare eller svensk sjöman som varder arbetslös till följd av fartygets förolyckande rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid, för vilken hyra åtnjutes under bärgning, tiden före sjöförklaring och dylikt. Därjämte har i bestämmelserna angående fri hemresa med mera vid fartygets förolyckande i utlandet vidtagits den redaktionella jämkningen, att hyra vid hemresan icke skall utgå i den mån sådan utgår enligt nyssnämnda bestämmelser.

Det bör anmärkas, att enligt 42 § sjömanslagen Konungen under förut-sättning av ömsesidighet äger förordna att förmån som enligt 41 § tillförsäkrats svensk sjöman skall tillkomma jämväl utländsk sjöman.

De utgifter för hyra som vid förslagets genomförande skulle åsamkas redarna ha beräknats till sammanlagt omkring 67,000 kronor för år. Till- lika har meddelats att möjlighet föreligger att erhålla försäkring mot ifråga- varande risk. Den årliga försäkringspremien för ett ångfartyg om cirka 8,000 d. w. tons har i propositionen beräknats till i genomsnitt 300 kronor. För smärre fartyg, där försäkringssumman kunde skattas till några hundra kro- nor, skulle årliga premien stanna vid 10 à 20 kronor.

Såsom redogörelsen här ovan utvisar ansluter sig förevarande proposition i huvudsak till ett förslag till konvention angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning, vilket antogs vid en internationell konferens i Genua år 1920. Vid denna konferens förklarade såväl de svenska arbetsgivare- och arbetareombuden som svenska statens representant, att konventionen vore ur sociala synpunkter berättigad. Konventionen har seder- mera ratificerats av ett tjugotal främmande stater. Det torde vid sådant för- hållande — oaktat våra nordiska grannländer icke tillhöra nämnda stater — vara påkallat att vårt land utan ytterligare dröjsmål söker för sin del reali- sera det behjärtansvärda syftemålet med konventionen. De kostnader som därav uppkomma för redarna äro så ringa att de icke kunna åberopas såsom skäl emot Sveriges anslutning till konventionen.

*Utskottet.*

Mot det genom propositionen framlagda lagförslagets närmare utformning har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Utskottet får alltså hemställa,

att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 20 april 1934.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerman*, *Klefbeck\**, *Bissmark*, *Larson* i Lerdala\*,  
*Norling*, *Svenson* i Eskhult, *Öhman\** och *Wijkström*;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist*, *Nilsson* i Antnäs, *Hedlund* i Östersund,  
*Olsson* i Rimforsa, *Olsson* i Mellerud, fröken *Wellin* samt herrar *Gardell*  
i Stenstu och *Hermansson\**.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

### Reservation

av herr *Larson* i Lerdala och fröken *Wellin*, vilka under hänvisning till de i motionerna anförda skäl yrkat,

att förevarande proposition icke måtte av riksdagen bifallas.