

## Nr 83.

Av herr **Lindberg** i Stockholm **m. fl.**, *angående viss ändring i 57 § sjömanslagen.*

Före år 1922, då den gamla sjölagen gällde, var det möjligt för befälhavare i fartyg att taga besättningens kosthåll på entreprenad. Detta entreprenadsystem, som på den tiden flitigt anlätades, föranledde så många protester från sjöfolkets sida, att man vid sjölagsrevisionen gick in för att förbjuda befälhavare att taga besättningens kosthåll på entreprenad. Sjölagskommittén, som år 1921 avgav sitt betänkande jämte förslag till "sjömanslag", hade i paragraf 57 inrymt en bestämmelse av följande lydelse:

"Befälhavare må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad."

Bestämmelsen antogs också av riksdagen och återfinnes i sjömanslagens 57:de paragraf sista stycket.

Då man inom sjölagskommittén enades om att föreslå denna lagbestämmelse, utgick man säkerligen från att entreprenadsystemet därmed skulle vara ur världen. Så har emellertid icke blivit fallet. De olägenheter, som tidigare förefunnos vad det gällde kosthållet ombord, finnas i stor utsträckning ännu kvar med den skillnaden dock, att befälhavaren aldrig själv är entreprenör för kosthållet. Numera anställa rederierna själva entreprenörer för kosthållet, och att därvid befälhavaren närstående personer kunna bli antagna faller av sig självt.

Detta nya entreprenörssystem, som utvecklats sedan sjömanslagens tillkomst, förorsakar lika många och lika stora olägenheter för besättningarna som det äldre vid sjömanslagens tillkomst slopade systemet åstadkom. Då rederierna anställa sina entreprenörer, förvissas man sig sällan om huruvida och i vad mån dessa ha ekonomiska förutsättningar för fullgörandet av de förpliktelser som följa denna syssla. I många fall komma entreprenörerna på ekonomiskt obestånd redan från början, med påföljd att besättningen blir lidande därigenom att de icke kunna erhålla "god och tillräcklig kost" som lagen föreskriver eller tillförsäkrar dem.

I detta sammanhang må även erinras om att entreprenör, som antagits för kosthållet, även måste anställa och avlöna personal för skötandet av viss del av under entreprenörssystem sorterande sysslor. Entreprenör kan sålunda ha anställda flera personer i sin tjänst, för vilka han eller hon måste svara på samma sätt som redaren måste svara för

av befälhavaren anställd personal. Entreprenör skall således bekosta och utgiva viss lagstadgad ersättning till personal, som blivit sjuk eller drabbats av olycksfall i tjänsten, vid fartygs haveri ersätta förlorade effekter m. m. Genom detta entreprenörssystem befrias således rederierna från en del av de skyldigheter lagen och andra författningar ålägga dem gent emot ombordanställd personal, ett förhållande som säkerligen icke åsyftades vid sjömanslagens tillkomst. Man torde i detta sammanhang ha i minnet vad dessa åtaganden betyda för en entreprenör, som icke är ekonomiskt stark, och vad det kan betyda för personal anställd hos sådan entreprenör. Denna personal kommer i förhållande till den övriga besättningen i en sämre ställning, i det att den många gånger går miste om de förmåner, som lagen tillförsäkrar av å redares vägnar anställd personal. Av paragraf 71 sjömanslagen framgår att den av entreprenören anställda personalen i viss mån har samma skyldigheter gent emot fartyg och rederi, skyldigheter som icke motsvaras av några egentliga rättigheter.

Under föregående år inträffade en händelse, som tydligt visar avigsidorna av restauratrisystemet. I slutet av året blev det klart att rederiet för de båda ångfartygen "RIDDARFJÄRDEN" och "VIKING" icke längre kunde betala lönerna till besättningen. Bolaget försattes då i konkurs, varvid det visade sig att inga andra tillgångar fanns än de båda fartygen. Dessa såldes på exekutiv auktion, men försäljningssumman inbringade knappast så mycket, att de prioriterade fordringarna kunde till fullo gäldas. Restauratrisen kunde uppvisa att hon för proviant till besättningen lagt ut omkring 1.200:— kronor och hemställde hon, att detta belopp skulle utgå med förmånsrätt. Hon vore, därest hon erhöle beloppet i fråga, villig att betala ut lönerna till den personal hon anställt. Skulle hon däremot icke erhålla något, hade hon heller ingen möjlighet betala dessa löner. Konkursförvaltaren ville emellertid icke vara med om att denna restauratrisens fordran skulle utgå med förmånsrätt och ärendet har därför överlämnats till avgörande av Stockholms rådstuvurätt.

Av ovanstående framgår att systemet med entreprenör för besättningens kosthåll är av ondo. Den personal restauratrisen anställt har ingen möjlighet erhålla betalning för sitt arbete, därför att restauratrisen själv icke erhåller något för sitt arbete, icke ens en gång ersättning för den kost hon bestått bolagets personal. För restauratrisens personal att söka även restauratrisen i konkurs skulle, i varje fall i det föreliggande fallet, vara meningslöst. Hos denna finnas säkerligen icke andra tillgångar än hennes arbetskraft.

I detta sammanhang kan omnämnas att en restauratris i ett av de bästa fartygen i skärgårdstrafik under år 1934 icke förtjänat mera än ett par tusen kronor på restaurationsrörelsen. Då är att märka att den-

na person icke räknat med slitage vare sig på servis, bordlinne eller köksattiralj. Då denna inkomst kommit en restaurationsinnehavare till del i ett av de bästa fartygen, hur skall då inkomsten se ut i de sämre fartygen. Det påstås mycket bestämt att en restauratris på en seglation av omkring 3 månader själv fått betala ut omkring 300:— kronor för besättningens kost. Därtill kommer att hon under seglationen icke erhållit ett enda öre i lön för sitt arbete. Det är också en offentlig hemlighet, att en del restauratriser för att kunna fullgöra sina åtaganden sälja sprit ombord i fartygen. Detta är icke tillåtet, när de fartyg varom här är fråga sakna rättigheter att sälja sprit. Här försiggår således en smyghandel med denna vara. De restauratriser som syssla med detta göra det icke av okynne, utan är det nöden som tvingar dem. Bolagen äro även medvetna om att denna trafik pågår, men de vilja icke göra något för att stävja detsamma, vilket enklast kunde ske därigenom att bolagen själva övertoge kosthållet. Allt för uppenbara förseelser ha visserligen beivrats men systemet florerar alltjämt, och detta därför, att en del restauratriser icke ha möjlighet att utan denna olaga biinkomst hålla kosten till besättningen och betala de löner, som de måste betala till den personal, de själva måste ha anställt. Angeläget är således ur flera synpunkter att detta restauratrisystem eller entreprenörssystem slopas.

På grund av ovanstående hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring av § 57 sjömanslagen, att entreprenörsystemet helt slopas, och att rederierna därefter bli skyldiga själva svara för kosthållet till besättningarna.

Stockholm den 17 januari 1935.

*Carl Lindberg.*

*Evert Frankenberg.*

*Ruth Gustafson.*

*Sigvard Cruse.*

*Agda Östlund.*