

**Nr 10.**

Av herr **Ström m. fl.**, angående befrielse för sjöfolk från skyldighet att utföra strejkbryteriarbete i hamnar, där konflikt råder.

För cirka sju år sedan avkunnade Göteborgs rådhusrätt en dom i ett sjörättsmål, det s. k. »Benaresmålet». Det var å Svenska Ostasiatiska kompaniets ångare »Benares», som fartygets steward och några av maskinpersonalen vägrat att utföra lossnings- och lastningsarbete i Colombos hamn under pågående hamnarbetarstrejk därstädes. För denna arbetsvägran bestraffades vederbörande genom mistning av hyra för 7 dagar. Efter hemkomsten till Sverige stämde stewarden och en smörjare rederiet med yrkande om att återfå den avlöning de mistat genom bestraffningen. De ansågo sig nämligen, och med all rätt, icke vara skyldiga att utföra strejkbryteriarbete. Göteborgs rådhusrätt var emellertid av en annan mening. Den dömde till rederiets fördel. De båda kärandena fingo således icke tillbaka sin hyra. Därmed hade domstolen sagt, att sjöfolket hade skyldighet att utföra lossnings- och lastningsarbete under hamnarbetarstrejker i enlighet med sjömanslagens bestämmelser om lydnadsplikt och tjänsteställning. Denna dom överklagades sedermera av vederbörandes organisationer, Nya stewardsföreningen och Svenska eldareunionen. Göta hovrätt, som handlade målet, ändrade rådhusrättens dom. Stewarden och smörjaren vunno sin sak mot rederiet. I och med Göta hovrätts dom skulle målet vara slutfört. Det var nämligen av sådan karaktär att det icke kunde överklagas till högsta instans.

Nu inträffade någonting högst anmärkningsvärt. Sveriges redareförening ingick till den dåvarande regeringen med begäran om dispens från gällande domstolsförfarande. På grund av Göta hovrätts dom ville redareföreningen föra målet vidare i Högsta domstolen. Verkningarna av domen skulle få ödesdigra konsekvenser för svensk rederinäring, som det hette i motiveringen. Den dåvarande regeringen beviljade dispensen. Det gängse domstolsförfarandet suspenderades. Högsta domstolen handlade målet och avdömde det samma efter samma linjer som Göteborgs rådhusrätt lagt till grund för sin dom. Dessförinnan hade Sveriges redareförening mobiliserat samtliga rederier och sjömanshusombudsmän i landet till att avge utlåtanden om i vilken utsträckning sjöfolket deltagit i lossning och lastning ombord å fartygen. Utlåtandena upplyste utslutande om vad som varit fallet under segelfartygens tid, vad som är praxis i inrikestrafik och vad som inträffat under vissa strejker. Givetvis blevo dessa intyg till nära 100 procent av den beskaffenhet att de gagnade redarnas sak vid målets handläggning i Högsta

domstolen. I sin prejudicerande dom stadfäste Högsta domstolen, att det svenska sjöfolket skall uppträda såsom strejkbrytare vid hamnarbetarkonflikter.

Det juridiska underlaget för denna dom var bestämmelserna i sjömanslagen, §§ 50 och 55, deras första stycken. Det förstnämnda säger: »Sjöman åligger att noggrant åtlyda förmans befallning angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden — — —.»

Den sistnämnda paragrafens första stycke är av följande lydelse: »Vid skeppsarbetets anordnande skall nödig hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten — — —.»

Det är lydnapplikten i 50 § och de två för sunt bondförstånd talande orden: »i tjänsten» i 55 § som varit vägledande för Högsta domstolens dom. Samma lydnapplikt och samma betydelse av orden »i tjänsten», som Göta hovrätt gav ett helt annat innehåll i sin friande dom.

När en sjöman tar anställning ombord å ett fartyg, det må nu vara som steward, smörjare eller vilken annan anställning ombord som helst, så är det alldeles naturligt att vederbörande icke tänker sig vara engagerad för något annat arbete än det, som är förenat med skeppstjänstens skötande. Stewarden är exempelvis anställd för att sköta fartygets proviantförråd och står för kosthållet. Smörjaren smörjer och sköter maskineriet under maskinistens överinseende när fartyget är till sjöss. I hamn utför han arbeten på sitt speciella gebit. Det är deras arbete, och envar är i sin tankegång fri från allting, som gäller fartygets lossning eller lastning, och anser sig följaktligen ovidkommande för en hamnarbetarstrejk och dess följder för redarna.

Med den tolkning Högsta domstolen givit dessa två ord och den ovillkorliga lydnapplikt, som åvilar sjömannen, skulle man kunna konstruera upp ett otal högst sannolika fall, som skulle kunna passera, där sjöfolket skulle kunna tvingas att uppträda såsom strejkbrytare i kraft av Högsta domstolens dom. Vi kunna göra det antagandet, att det blir strejk vid de norrländska malmfälten. Malmen, som skall transporteras ned till fartygen, kan icke komma ned till lastageplatsen. Det ligger i rederiets och fartygsbefälhavarens intresse, att fartyget icke blir fördröjt på grund av strejken. Högsta domstolen har visat vägen. Man kommenderar besättningen att transportera malmen från gruvorna och ombord på fartygen. Så långt kan lydnapplikten praktiseras och tjänsteförhållandet sträcka sig enligt domen.

Inga arbetare äro så utsatta för att bliva inblandade i andra organisationers konflikter som sjöfolket. Under ett fartygs resor på haven kan det vara strejker lite varstans i hamnarna världen runt. Det behöver numera icke nödvändigtvis vara hamnarbetarstrejker. Det kan vara snart sagt på vilket område som helst, där befälhavaren och rederiet anse det nödvändigt att bryta strejken för att fartyget skall få sin avtalade last och avgå i någor-

lunda rätt tid. Vägrar besättningen, drar man Högsta domstolens dom och läser sjömanslagen för besättningarna, om skadestånd m. m. på grund av ohörsamhet, med eller utan konsuls bistånd. Och i nittio fall av hundra vinner man gehör.

Under den stora, över hela världen uppmärksammade hamnarbetarkonflikten i San Francisco nästföregående år anlöpte flera svenska fartyg hamnen. På åtminstone ett av fartygen var befälhavaren så pass fördomsfri, att han icke påfordrade de anställda att deltaga i lossningsarbetet. Han förstod väl den risk för den enskilde besättningsmannen, som var för handen vid brytandet av hamnarbetarnas strejk. På Johnsonlinjens ångare »Annie Johnson» vägrade besättningen delvis att utföra det blockerade arbetet. Vid ankomsten till Sverige ställdes tre anställda till svars inför domstol för sin vägran. Två av besättningsmännen blevo dömda till 25 dagsböter à 3 kronor och en till 25 dagsböter à 2 kronor. Det var ungdom och oförstånd, som var förmildrande omständigheter för den sistnämnde.

Sjömanslagen tillkom den 15 juni 1922 och trädde i kraft den 1 januari 1923. Den skulle vara en modernisering av sjölagstiftningen. Sjöfolket skulle i möjligaste mån jämnställas med arbetarna i land. Efter 12 års tillämpning har den visat sig vara av samma karaktär som 1864 års sjölagstiftning avseende sjömannens tjänsteställning, trots att sjöfartsnäringen genomgått revolutionerande förändringar. Sjömanslagens § 55 måste ändras så att den motsvarar de ändrade förhållanden, som inträtt. Lagstiftningen behöver icke vara så beskaffad att den skall skydda redaren och bevara gammal praxis, som existerade på en tid då fordringarna på sjöfartens levande material voro helt annorlunda.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen måtte besluta att hos regeringen anhålla om förslag till sådan ändring av sjömanslagen, att sjöfolket icke behöver utföra strejkbryteriarbete i hamnar, där konflikt råder.

Stockholm den 13 januari 1936.

*Albin Ström.*

*Torsten Henrikson.*

*Nils Flyg.*

*Karl Kilbom.*

*Arvid Olsson.*

*Viktor Herou.*

*Aug. Spångberg.*

*Verner Karlsson.*