

**Nr 397.**

Av herrar **Lindberg** och **Lundgren**, om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri.

År 1934 antog riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 137 ett tillägg till sjömanslagens § 41 enligt vilken lag svensk sjöman tillerkännes hyra för högst två månader vid fartygs förolyckande. Genom denna lagbestämmelse ha sjömännen, till vilka i detta fall räknas även befälhavare, i vissa fall blivit tillerkända upp till två månaders hyra efter fartygs förlisning. Denna ersättning utgår dock icke generellt. Ersättningen utgår sålunda icke annat än vid fartygs totalförlisning.

Under det nu pågående världskriget ha lämnats många bevis på hur enkelt det i själva verket är att slippa från utbetalning av de två månads-hyrorna eller delar av desamma. Har ett fartyg förlist på sådan plats att man kan räkna med en bärgning av detsamma, så utgår ingen ersättning under hela den tid, vilken ibland kan vara flera månader, man avvaktar slutgiltigt besked om bärgning är möjlig eller icke. Då de två månadshyrorna ursprungligen avsåge utgöra arbetslöshetsunderstöd i anledning av fartygs förolyckande, förefaller det ganska orimligt, att sådan ersättning skall utbetalas först lång tid efter det arbetslösheten upphört. I sådana fall utgår icke arbetslöshetsunderstödet — månadshyra — under den tid den arbetslöse skulle ha bästa nyttan därav. Det orimliga framträder ännu mera markant, om ett fartyg, som förlist, bärgas fyra månader efter förlisningen och ersättning på grund av denna senare händelse icke alls utgår. En sådan tolkning måste förefalla orimlig och för sjömannen obegriplig. Att sådan tolkning kan åstadkommas beror därpå, att man sätter likhets-tecken mellan förolyckad och totalförlist samt i ordet totalförlist inlägger betydelsen »borta för alltid». De sjömän, som lyckas överleva en förlisning, ha i regel förlorat allt de äga, i varje fall allt de förde med sig ombord, och man frågar sig, om icke humaniteten bjuder, att de på något sätt hållas skadeslösa för den förlust de lidit. Visserligen utgår klädesersättning enligt särskilda grunder, men denna ersättning förslår icke till inköp av ny klädes-utrustning mycket mindre lämnar något över till uppehälle. Det har vidare under detta krig inträffat ganska många fall, där fartyg förolyckats vid torpedering eller minsprängningar men icke totalförlist utan bärgats och införts till hamn. Ofta har besättningen enligt god sjömannased deltagit i bärgningen. Så snart bärgningen är gjord, avmönstras emellertid besättningen och, därest avmönstringen skett i utlandet, hemsändes, om detta

varit möjligt. Har hemsändning icke kunnat ske, har den lämnats kvar i utlandet. Även i sådana fall har besättningen blivit arbetslös till följd av fartygs förolyckande, men den erhåller ingen ersättning för den skada den lidit av detta fartygets förolyckande. Fartyget har icke totalförlist, och detta är skälet för att den arbetslöse sjömannen får sörja för sig själv. Lagstiftningen har tydligen, även om detta icke utsagts, utgått från att besättningen icke skulle bli arbetslös, därest fartyget kunnat bärgas.

Det har också inträffat, att besättningar, omedelbart efter en fartygsför-lisning och så snart den formella avmönstringen skett, blivit erbjudna annan anställning. Man har därvid icke tagit någon hänsyn till den situation besättningen befunnit sig uti eller de omständigheter under vilka fartyget förlist och de strapatser besättningen fått utstå, innan den bärgats. Har hela besättningen efter det den mottagit ett sådant erbjudande om ny anställning sagt sig icke vara beredd att omedelbart mottaga detta, så ha de två månads-hyrorna icke utgått. Den har icke varit arbetslös till följd av fartygets för-lisning utan i stället på grund av vägran att åtaga sig erbjudet arbete. Någon respittid mellan erbjudandet och till den nya tjänsten skulle tillträdas har icke i förväg lämnats. På samma sätt har det tolkats, då fråga gällt enskild besättningsman.

Ett annat förhållande, som enligt den åberopade kungl. propositionen varit förutsett, skall här framhållas. Enligt gällande lag och kollektivavtal gäller anställningstiden för sjöman tills vidare med sju dagars ömsesidig uppsägning, men med avmönstring endast i svensk hamn och enligt avtalet först efter två dagar efter ankomsten till Sverige. För fartygsbesättningar, som med sitt fartyg icke komma hem till Sverige, inträder avmönstringsrätt efter uppsägning, i vilken som helst hamn fartyget anlöper efter det fartyget varit borta från Sverige ett år räknat från påmönstringen. Om en sjöman sagt upp sig till avmönstring eller om han blivit uppsagd till avmönstring under fartygets uppehåll i utländsk hamn eller under resa och fartyget efter det så-dan uppsägning skett förliser, så utgår icke någon del av de två månads-hyrorna. Här tages således ingen hänsyn till att den gjorda uppsägningen skulle kunnat återkallas, ej heller till att mannen i praktiken är i samma situation som den, vilken icke blivit och ej heller själv sagt upp sig. Enligt propositionen skulle sådan uppsägning, som skett för det fall fartyget skulle lägga upp vid hemkomsten, icke kunna räknas såsom en gjord uppsägning, efter vilken avmönstring skulle ske. Icke heller för samtliga sådana fall skulle hyra efter förlisning utgå. Om det kunde ledas i bevis att fartyget verkligen skulle lagts upp, därest det kommit till hemlandet, så skulle heller icke då månadshyrorna efter förlisningen utgå. I allmänhet återkallas många uppsägningar både de som skett kollektivt och de som skett enskilt. Sådant räknas emellertid icke med.

Då bestämmelsen om sju dagars ömsesidig uppsägningstid för sjöman genomfördes, vilket skedde med antagandet av sjömanslagen år 1922, räknas

des bland sjömän ganska allmänt med att denna uppsägningstid skulle kunna användas för anskaffandet av ny anställning. Så har emellertid icke blivit fallet. Endast i rena undantagsfall kan under uppsägningstiden ny anställning anskaffas.

Av vad i det förestående framhållits torde klart framgå, att bestämmelsen om två månaders hyra till besättningsman, som blivit arbetslös till följd av fartygs förolyckande, är ganska illusorisk. Därest avsikten med lagens tillkomst verkligen varit att ersättning skulle lämnas till besättningar, som råkat i arbetslöshet tack vare fartygs förlisning, synes en ändring av lagen vara ofrånkomlig. Den lilla merkostnad som härigenom skulle uppstå för redaren, därest ersättning skulle utgå för samtliga arbetslöshetsfall som uppstå efter ett fartygs förlisning, synes vara så liten att rederirörelsen väl skulle kunna bära den. För den enskilde besättningsmannen har frågan en mycket stor betydelse. Som regel kommer sjömannen från ett haveri utblottad på allt, varför den ersättning han skulle erhålla under en arbetslöshetstid upp till två månader skulle kunna betraktas såsom en välförtjänt ersättning för de ofta mycket svåra lidanden han fått utstå vid och under ett haveri.

På grund av vad ovan anförts tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om förslag till sådan ändring av § 41 sjömanslagen, att ersättning till sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri, må åtnjuta rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst under två månader, samt för riksdagen förelägga förslag till sådan lagändring.

Stockholm den 23 januari 1944.

*Carl Lindberg.*

*Sven Lundgren.*

---